Skrzydlata
POLSKA



NR 41 (223) • 9 PAŹDZIERNIKA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

W tygodniu LPŻ

SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA

W dniu 30 września br. rozpoczęły się na lotnisku Gocław w Warszawie I Samolotowe Mistrzostwa Polski Lotnictwa Sportowego. Zawody otworzył zastępca Prezesa ZG LPŻ mjr Edmund Staniewski, który w swym przemówieniu powiedział m. in.:

„Sport samolotowy, w przeciwieństwie do innych dyscyplin lotniczych, dopiero teraz rozpoczyna rozwijać swoje skrzydła. Złożyło się na to wiele przyczyn i trudno byłoby je wszystkie omówić. Trzeba było nam szkolić przede wszystkim instruktorów, których prawie w ogóle nie mieliśmy, zaopatrzyć się w sprzęt i zdobyć odpowiedni poziom wyszkolenia.

Zawody sportowe o najwyższe tytuły Mistrzów Polski wymagają nie tylko opanowania sztuki pilotażu, ale także mistrzowskiego opanowania trudnej sztuki latania, a na to potrzeba czasu, chęci i zdolności. Przystępując do zawodów musimy pamiętać, ile tutaj zawdzięczamy troskliwej opiece naszej Partii i Rządu, które w okresie wielkiego wysiłku całego narodu znalazły środki umożliwiające nam rozwój sportu lotniczego. Ta troska Partii i Rządu zobowiązuje nas do jeszcze większych wysiłków nad rozwojem lotnictwa sportowego.

Zawody nasze odbywają się w okresie, kiedy cały naród polski z wdzięcznością zwraca się do narodów Związku Radzieckiego, pomny okazywanej braterskiej pomocy w rozbudowie kraju. I my musimy pamiętać, że dzięki pomocy radzieckich instruktorów i radzieckiego sprzętu wyszkolili się nasi instruktorzy, którzy dziś szkolą młode kadry pilotów".

Mistrzostwa rozpoczęli juniorzy, którzy w ciągu czterech dni zaciętej i emocjonującej walki sportowej wyłonili spośród siebie Mistrza Polski na rok 1955. Ogółem do pierwszej konkurencji przystąpiło 22 pilotów. Ze zgłoszonych nie przyleciały tylko dwie załogi wrocławskie (A. Witek i T. Popiel).

Wyniki Mistrzostw w kategorii juniorów przedstawiają się następująco:

I KONKURENCJA — zlot na punktualność (30.IX.55 r.)

1. Jerzy Piotrowski (Warszawa) — 150 pkt. (+ 2″)
2. Bogusław Pilecki (Olsztyn) — 150 pkt. (— 3″)
3. Zdzisław Jarończyk (Bielsko) — 150 pkt. (+ 7″)

II KONKURENCJA — próba kotwiczenia (30.IX.55 r.)

1. Jerzy Piotrowski (Warszawa) — 77 pkt.
2. Adam Gruba (Robotniczy II) — 75 pkt.
3. Ludomir Świeczko (Kraków) — 65 pkt.

III KONKURENCJA

A. Przelot nawigacyjny (1.X.55 r.)

1—2. Jan Kozłowski (Stalinogród) — 350 pkt.
1—2. Jerzy Piotrowski (Warszawa) — 350 pkt.
3. Zbigniew Łukasik (Kraków) — 300 pkt.

Konkurencję tę wykonało prawidłowo tylko 9 zawodników.

B. Lądowanie w prostokącie (1.X.55 r.)

1. Zdzisław Jarończyk (Bielsko) — 144 pkt. (56,00 m)
2. Henryk Ćwikliński (Lublin) — 116 pkt. (84,00 m)
3. Ludomir Świeczko (Kraków) — 90 pkt. (109,85 m)

IV KOKURENCJA

A. Próba pilotażowa (program obowiązkowy — 2.X.55 r.)

1. Jan Kozłowski (Stalinogród) — 225 pkt.
2—4. Stanisław Ackerman (Inowrocław) — 200 pkt.
2—4. Henryk Ćwikliński (Lublin) — 200 pkt.
2—4. Jerzy Piotrowski (Warszawa) — 200 pkt.

B. Ocena lądowania normalnego (2.X.55 r.)

1. Stanisław Ackerman (Inowrocław) — 50 pkt.
2—5. Adam Gruba (Robotniczy II) — 45 pkt.
2—5. Jan Jasiński (Ostrów) — 45 pkt.
2—5. Zbigniew Łukasik (Kraków) — 45 pkt.
2—5. Jerzy Wesołowski (Warszawa) — 45 pkt.

V KONKURENCJA — strzelanie z broni małokalibrowej (2.X.55 r.)

1. Włodzimierz Nowik (Białystok) — 91 pkt.
2—3. Zdzisław Jarończyk (Bielsko) — 86 pkt.
2—3. Czesław Pacholski (Białystok) — 86 pkt.

VI KONKURENCJA

A. Start na bramkę (3. X. 55 r.)

1. Tadeusz Kaczmarek (Poznań) — 186 pkt (57 m)
2. Zygmunt Szubra (Krosno) — 182 pkt (59 m)
3—4. Jan Jasiński (Ostrów) — 180 pkt (60 m)
3—4. Ludomir Świeczko (Kraków) — 180 pkt (60 m)

B. Lądowanie na punkt z wyłączonym silnikiem (3. X. 55 r.).

1. Adam Gruba (Robotniczy II) — 188 pkt (6 m)
2. Jerzy Wesołowski (Warszawa) — 186 pkt (7 m)
3. Ludomir Świeczko (Kraków) — 184 pkt (8 m)

W ogólnej punktacji Mistrzostw Samolotowych Juniorów, które zakończyły się 3 września, pierwsze sześć miejsc zajęli:

1. **Jerzy Piotrowski** (Warszawa) — **1 213** pkt
2. **Zdzisław Jarończyk** (Bielsko) — 1 157 pkt
3. **Jan Kozłowski** (Stalinogród) — 1 100 pkt
4. Ludomir Świeczko (Kraków) — 1 043 pkt
5. Zbigniew Łukasik (Kraków) — 1 009 pkt
6. Jerzy Wesołowski (Warszawa) — 994 pkt

W środę — 5 października, w dniu otwarcia tegorocznego Tygodnia Ligi Przyjaciół Żołnierza, rozpoczęły się pierwsze konkurencje Mistrzostw Samolotowych w kategorii seniorów. Szczegółowe wyniki SMPLS, fotoreportaże oraz obszerne omówienie Mistrzostw podamy w następnych numerach.

Na zdjęciach — od góry z lewej: Jedna z załóg, biorących udział w Mistrzostwach w kategorii juniorów. Po prawej: Moment wciągania flagi na maszt podczas uroczystego otwarcia Mistrzostw. Wyżej: Samoloty na starcie, przed rozpoczęciem pierwszej konkurencji.

POZDROWIENIA Z CHIN

Polska ekipa szybowcowa z Chin, której uczestnikiem jest także Jerzy Derkowski — zwycięzca zeszłorocznych zawodów samolotowych, przesłała do kierownictwa I SMPLS pozdrowienia dla uczestników Mistrzostw oraz komisji sędziowskiej, których oryginał reprodukujemy.

Komunikacja lotnicza między Bułgarią i Jugosławią

W dniach 26—30 września br. odbywały się w Belgradzie rozmowy w sprawie wprowadzenia stałej komunikacji lotniczej między Bułgarią i Jugosławią. W wyniku rozmów, które przebiegały w duchu wzajemnego zrozumienia i współpracy, podpisano umowę o wprowadzeniu regularnej komunikacji lotniczej między obu krajami.

NASZA OKŁADKA: W Dniu Wojska — 12 października, nasze lotnictwo wojskowe prezentuje społeczeństwu wysoki stan wyszkolenia bojowego i politycznego personelu latającego i technicznego oraz świetne wyposażenie w najnowocześniejszy sprzęt.

Konferencja lotnicza w Hadze

W Hadze odbyła się ostatnio międzynarodowa konferencja lotnicza w sprawie zmian w konwencji o międzynarodowym transporcie lotniczym, podpisanej w Warszawie w 1929 r. Na konferencji tej przedyskutowano projekt zmian w konwencji, uwzględniając rozwój lotnictwa cywilnego w ostatnich 20 latach. Po zakończeniu dyskusji nastąpiło podpisanie protokółu wprowadzającego do konwencji uchwalone zmiany.

Zgodnie z decyzją powziętą na konferencji, depozytariuszem konwencji będzie rząd Polski.

12 PAŹDZIERNIK

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

KONTYNUATORZY CHLUBNYCH TRADYCJI



Maszyna pracowała niezawodnie. Uśmiech pilota po wykonaniu zadania lotniczego wiele mówi za siebie.

LOTNICTWO sztumowe wsławiło się w czasie wojny swą niezwykle skuteczną akcją przeciwko armii hitlerowskiej. Na przykład w walkach o Kołobrzeg samoloty szturmowe pomimo trudnych warunków, wynikających ze specyfiki lotów nad morzem, zadawały cios za ciosem znienawidzonemu okupantowi. Piloci lotnictwa szturmowego wyróżniali się odwagą, poświęceniem i bohaterstwem w walce o wyzwolenie ojczyzny z pęt faszystowskiej niewoli.

Dziś, w okresie pokojowego szkolenia, piloci lotnictwa szturmowego pomni chlubnych tradycji swych towarzyszy broni — Bohatera Związku Radzieckiego kpt. Kitajewa, który zatopił okręt hitlerowski, Kramarczuka i innych — nie szczędzą trudu i wysiłku w doskonaleniu swego mistrzostwa. W szlachetnej rywalizacji o zdobycie zaszczytnego tytułu „Załoga wyborowa" wyrastają nowi przodownicy i przodujące załogi. Jednej z załóg lotnictwa szturmowego, osiągającej bardzo dobre wyniki w wyszkoleniu, poświęcamy ten reportaż.

*

Czerwona tarcza słońca powoli wynurzała się zza lasu. Sprzed koszar ruszyły samochody z mechanikami, kierując się na lotnisko. Po chwili szerokim echem rozeszła się nuta ulubionej przez lotników pieśni „Iliuszyn".

...Silnika zew i wiatru śpiew
wichurę głuszy,
gdy kołujemy na start...

Obok już lotnisko. Kpr. Czesław Misiarek — mechanik samolotu szybko objął wzrokiem rząd stojących maszyn, zatrzymując go na swojej 25-tce. Otrzymawszy zezwolenie pośpieszył w jej kierunku. Tuż za nim podążał jego pomocnik — ZMP-owiec kpr. Rudolf Koczubik. Dotknąwszy ręką zroszonego płata maszyny uśmiechnął się. Szybko sprawdzili czy nie ma uszkodzeń spowodowanych nocną burzą, błyskawicznie wdziali kombinezony i odpiąwszy taśmy ściągnęli z samolotu pokrowce.

— Słuchaj, Koczubik — zagadnął — będziemy mieli sporo roboty. Musimy dobrze zorganizować sobie pracę. Pamiętaj, żeby narzędzia były zawsze pod ręką. Pilnuj dystrybutora.

Obaj specjaliści podzielili się pracą i z zapałem rozpoczęli przygotowanie maszyny do lotu.

Koczubik jak dobry jeździec wskoczył na drabinkę, odkrył luki i już sprawdza paliwo i olej. Misiarek zaś zagląda do wnętrza silnika, dotyka agregaty ręką, śrubokrętem, kluczem, przeskakuje na drugą stronę, to znowu czegoś wypatruje przy podwoziu. Ileż ci młodzi specjaliści mają w sobie życia, werwy i sprytu. Robota wprost pali im się w rękach.

— Od śmigła! — padła krótka komenda mechanika.

Koczubik zająwszy swoje miejsce przy skrzydle dał znak do zapuszczenia silnika.

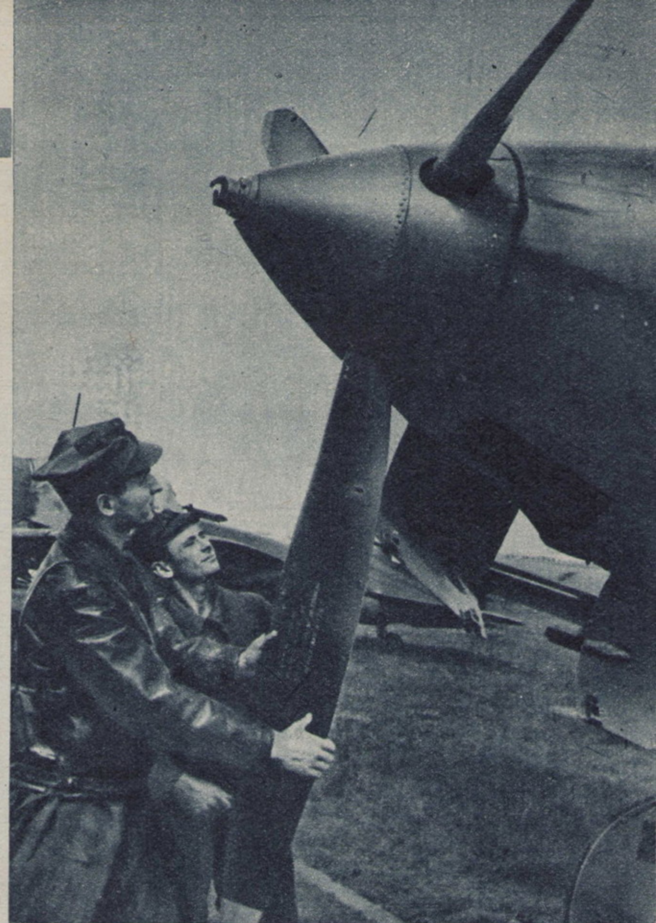
Ciszę letniego poranka rozdarł głuchy warkot stalowego serca samolotu. Ożyły wskazówki przyrządów pokładowych. Mechanik szybko kontroluje ich wskazania. Obroty, temperatura, ciśnienie, wypuszczanie klap lądowania. Obowiązków jest wiele, ale kpr. Misiarek wykonuje czynności sprawnie i dokładnie.

Przeprowadziwszy próbę silnika uradowany otworzył kabinę i wykrzyknąwszy: Prawidłowo!... zeskoczył ze skrzydła samolotu.

— Już przygotowana? — zapytał zbliżającego się strzelca pokładowego, ZMP-owca szer. Józefa Giery.

— Już — odparł strzelec.

— A dowódca?



Każdy pilot dokładnie kontroluje przygotowanie maszyny do lotu. Na zdjęciu: por. Feliks Dudek i mechanik kpr. Czesław Misiarek w czasie sprawdzania łopat śmigła szturmowca.

— Zaraz przyjdzie. Mówiąc to Giera zajął miejsce w kabinie i poruszając to w jedną, to w drugą stronę kaemem sprawdzał swoje stanowisko.

Tymczasem mechanicy uzbrojenia, rozwijając ze skrzynek taśmy błyszczącej w słońcu amunicji, kolejno ładowali broń pokładową. Co chwila powtarzał się metaliczny trzask zamków działek i krótkie komendy: Gotowe!

Członek partii kpr. Józef Gągol — majster uzbrojenia, wyjmuje z opakowań zapalniki. Koczubik wykręca z bomb zagłuszki, a Misiarek sprawdza zamki bombowe. Gdy Misiarek i Koczubik rozpoczynali pracę jako mechanicy, niewiele znali się na obsłudze uzbrojenia, a Gągol na obsłudze silnika. Obecnie zaś znani są wśród załogi jako wszechstronnie kwalifikowani specjaliści.

W oka mgnieniu zimne cielska bomb zawisły na dźwigach zamków w lukach bombowych.

— Moja — powiedział Koczubik — na „mur beton" będzie w kręgu.

— A ja myślę o swojej inaczej — odparł Gągol.

— Zobaczycie, że dowódca wszystkie ułoży w celu, tylko dobrze obserwuj, Giera — oświadczył Misiarek.

— Pamiętaj, Giera — rzekł do strzelca pokładowego kpr. Gągol — KM strzela niezawodnie, amunicję załadowałem ci prawidłowo, a gdy nie ustrzelisz rękawa, nie przyznawaj się do naszej załogi.

— Ustrzelić go trudno, ale że podziurawię — to możecie być pewni.

— Trzymamy cię za słowo...

Do samolotu zbliżał się por. Feliks Dudek, dowódca załogi. Kpr. Misiarek szybko obciągnął kombinezon, wydał komendę podwładnym i ująwszy w rękę książkę pokładową samolotu, zameldował dowódcy o gotowości maszyny.

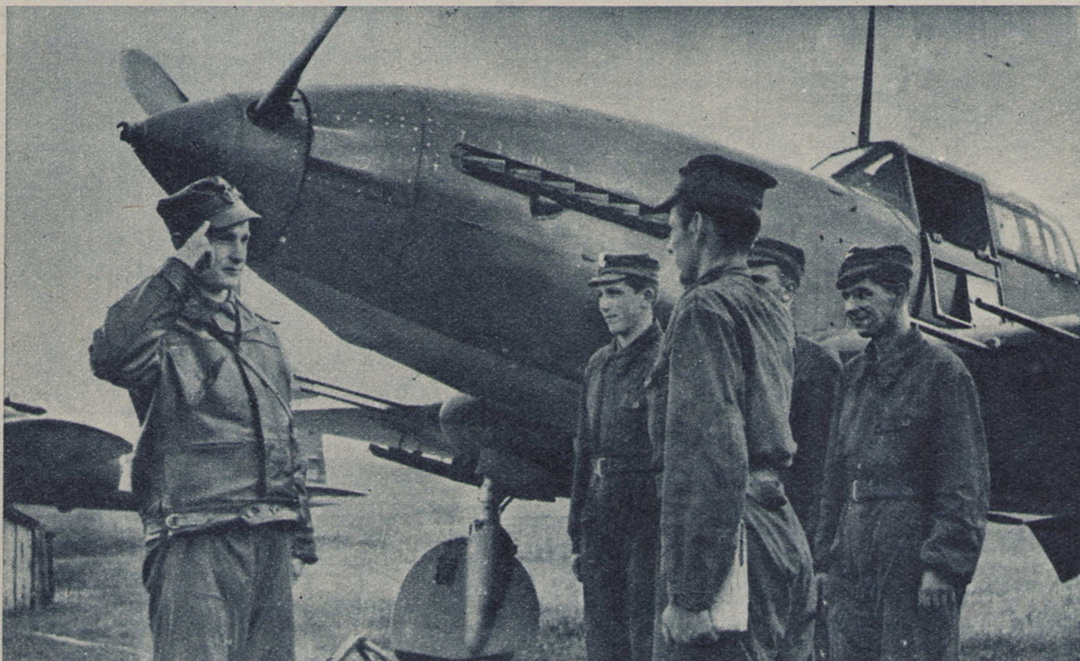
Por. Dudek przywitał się z załogą, po czym dokładnie skontrolował przygotowanie maszyn.

— Uwag nie mam — oświadczył mechanikowi — maszynę przygotowaliście dobrze. A teraz chcecie zaznajomić się z dzisiejszymi zadaniami?

— Tak jest, obywatelu poruczniku! — odpowiedzieli mechanicy. Siedli tuż za statecznikiem samolotu i dowódca załogi rozłożywszy mapnik kolejno omawiał rodzaj zadań lotniczych.

Wreszcie padł rozkaz: Załogi do kabin! Por. Dudek i szer. Giera nałożywszy spadochrony zajęli miejsca w samolocie. Gdy w niebo wystrzeliła rakieta, zahuczał silnik 25-tki, która jako pierwsza wystartowała na bombardowanie i ostrzelanie pozycji „nieprzyjaciela".

Pilot uważnie kontroluje wskazania przyrządów pokładowych. Zwraca szczególną uwagę na



Obywatelu poruczniku, maszyna w gotowości bojowej! — energicznie zameldował dowódcy mechanik samolotu kpr. Misiarek.
Foto: T. Kaczmarek (3)

Wychowankowie naszych aeroklubów latają na odrzutowcach

OFICER MOCZULSKI — BYŁY SZYBOWNIK

To jednak nie była zabawa, jak sądziłem — mówi ppor. Czesław Moczulski — mimo, że te tygodnie pobytu w szkole i krótkie minuty spędzone w powietrzu należą do najprzyjemniejszych w mym życiu.

Ppor. Czesław Moczulski ma na myśli szkołę szybowcową w Mrągowie, w której zdobył II stopień wyszkolenia szybowcowego. Teraz zaczyna snuć wspomnienia. Nie dziwię się temu. Zawsze chętnie wspomina się chwile przyjemne, dobrych, serdecznych przyjaciół, a nawet niezbyt kiedyś przyjemne zdarzenia, które zawsze się w życie wplatają.

— Pewnego razu, pamiętam, byłem zawieszony w lotach na jeden dzień. Instruktor zauważył, że palę papierosa przed śniadaniem. To było dla mnie ważne wydarzenie.

Moczulski uśmiecha się teraz z pobłażliwością dla samego siebie. Dojrzał przecież przez te lata, które go dzielą od szkoły szybowcowej, zrozumiał wiele spraw, o których wtedy nie miał pojęcia. Życie stawiało przed nim wciąż nowe, większe zadania. Borykał się z nimi jak umiał, ale dziś stwierdza z całą stanowczością, że tamten wypadek pomógł mu tak wiele, że przeszło to najśmielsze oczekiwania nawet owego instruktora, który ukarał tak „srogo" młodego Moczulskiego.

Nie chodzi już o to, że Moczulski od tej pory chyba ani razu przed śniadaniem nie zapalił papierosa, co mu na pewno wyszło na dobre. Ważniejsze jest, że już w mrągowskiej szkole dzięki temu zdarzeniu zrozumiał, że życie lotnika stawia przed nim duże wymagania. Tamto było drobiazgiem, ale przecież niedojrzały jeszcze wówczas Moczulski musiał się zmagać z własnymi przyzwyczajeniami.

Rozmowa z Moczulskim się nie klei, mimo, że wspomnienia snuje chętnie, co chwilę bowiem ktoś podchodzi z jakąś ważną sprawą. Podchodzi teraz na przykład technik samolotu i melduje:

— Obywatelu podporuczniku, samolot gotowy do lotu!

Moczulski słucha uważnie meldunku, potem rzuca kilka pytań. Teraz musi odejść, by przyjąć od technika swój dwusilnikowy samolot odrzutowy startujący dziś na kolejne zadanie.

— Porozmawiamy jeszcze o szybownictwie — rzuca mi pocieszające zdanie, zabierając się do skrupulatnego przeglądu maszyny.

Gdy Moczulski składa swój podpis stwierdzający przyjęcie samolotu, podjechał samochód z napisem: „Tylko do holowania".

— Podczepiać! — rzuca Moczulski rozkaz załodze, sam zaś jeszcze raz przegląda mapę, rozmawiając jednocześnie ze swym nawigatorem o dzisiejszym zadaniu.

Patrząc na tego dowódcę załogi, wysokiego, dobrze zbudowanego mężczyznę w skórzanej kurtce, nie bardzo mogę go sobie wyobrazić na siodełku „ABC" jako nieśmiałego młodego chłopca.

A przecież jeszcze kilka lat temu instruktor trzymając jego szybowiec za skrzydło pytał:

— Pilot?

Uczeń odpowiadał:

— Gotów!

To jest przecież faktem, że Moczulski leciał ze szczytu góry półtorej minuty, starając się ze wszystkich sił, by „lądowanie pod stok" wyszło jak najlepiej. Tak samo starał się wtedy opanować stery, jak teraz zasady bombardowania z samolotu odrzutowego.

B. KAZNOWSKI

NASI PRZODUJĄCY PILOCI



Por. Włodarczyk, pilot odrzutowego samolotu myśliwskiego.



Ppor. Tadeusz Kołodziejek, pilot bombowca odrzutowego. Foto: Błaszczyk



Ppor. Marian Kawczyński, pilot myśliwca odrzutowego.



Ppor. Waldemar Boniewski, pilot samolotu szturmowego. Foto: Klimczuk

kurs, czas, prędkość. W określonym momencie wykonuje zakręt i idzie po kursie bojowym. Z pierwszego zajścia — bombarduje. W dole rysują się mało widoczne cele. Pilot błyskawicznie dokonuje obliczeń i w odpowiedniej chwili włącza zrzutnik bomb. Mijają sekundy, od samolotu oddzielają się bomby. Zakreślając w powietrzu łuk zbliżają się do ziemi.

Nagle błysk, tuman kurzu, po czym głuchy grzmot eksplozji. Bomby runęły w środek celu. Samolot 25 znów na kręgu. Nabiera teraz wysokości i z lotu nurkowego atakuje cele naziemne. Z luf broni pokładowej błyskają ogniste smugi pocisków. Skrzydła prują strumienie powietrza. Znowu wyprowadzenie, manewry i 25 jest już na kręgu.

Teraz por. Dudek wprowadza szturmowiec na nowy kurs i wydaje komendę strzelcowi pokładowemu:

— Przygotować się! Cel z lewej!

Szer. Giera szybko przeładował broń i obserwując przestrzeń wypatruje powietrznego celu.

Nagle pojawił się samolot holujący rękaw. Giera silniej ujął dźwignię spustu bojowego, wzrok zatopił w celowniku.

Jest... jeszcze chwila i... silny ucisk na dźwignię spustu. Z broni pokładowej znowu błysnęły świetliste smugi serii. Zakreślając łuk przecięły rękaw. Kolejne zajście, przycelowanie i znów seria. KM pracował niezawodnie. Gdy szer. Giera oderwał wzrok od celownika i zameldował dowódcy o wykonaniu zadania, uczuł jakiś lekki oddech w piersiach.

Samolot zatoczył krąg i wylądował tuż przy znakach. Naprzeciw wybiegł mechanik i podając znaki wprowadził maszynę na stoisko.

— Jak pracowała maszyna? — zapytał kpr. Misiarek, gdy dowódca po wyłączeniu silnika otworzył kabinę.

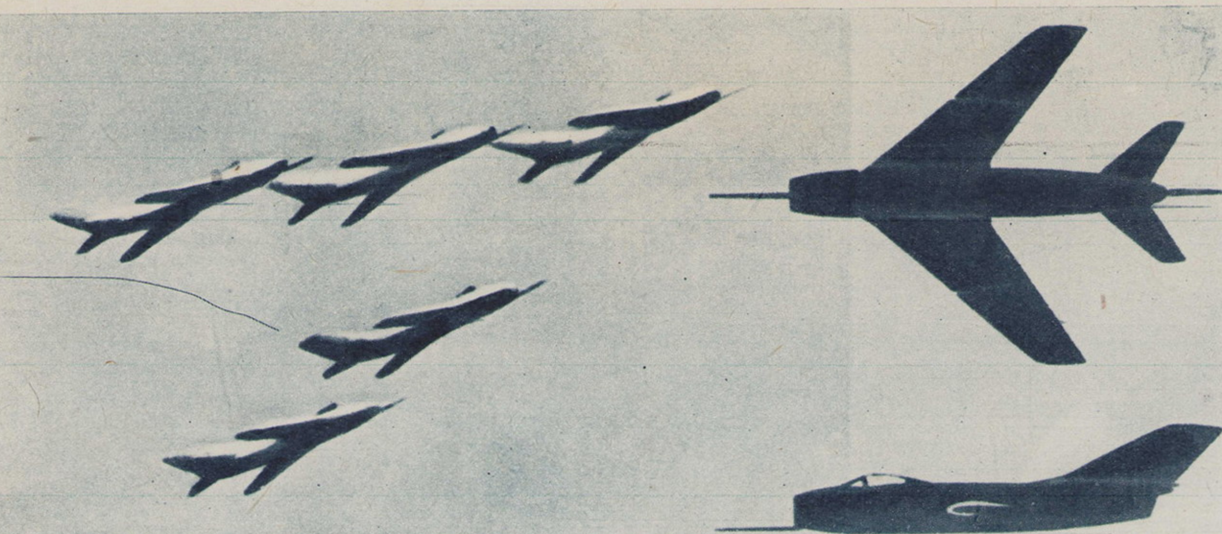
— Prawidłowo — odparł, uśmiechając się por. Dudek.

— Oto „Błyskawica" — rzekł kpr. Koczubik, wręczając dowódcy załogi nieduży kwadrat kartonu. Ten zaczął czytać: „Załoga 25 zadanie wykonała wzorowo. Bierzcie z niej przykład w walce o zdobycie chlubnego tytułu „Załoga wyborowa".

TADEUSZ KACZMARCZYK



Wolny czas przed lotem por. Feliks Dudek przeznacza na zaznajomienie podwładnych z treścią otrzymanego zadania. Foto: T. Kaczmarczyk



RADZIECKIE *Myśliwce* ODRZUTOWE

Mjr inż. R. WINOGRADOW
Docent, Kandydat Nauk Technicznych

Inż. A. MINAJEW

(2)

W Związku Radzieckim pierwszy samolot myśliwski z silnikiem odrzutowym został zbudowany w latach 1941—1942. Zasadniczy projekt tego samolotu, który następnie otrzymał nazwę „BI", został stworzony jeszcze przed rozpoczęciem Wielkiej Wojny Narodowej przez grupę inżynierów pod kierownictwem W. F. Bołchowitinowa. Na samolocie tym postanowiono umieścić silnik odrzutowy konstrukcji Duszkina. W lipcu 1941 roku projekt samolotu myśliwskiego „BI" został rozpatrzony przez Państwowy Komitet Obrony, który powziął decyzję o jego dalszym udoskonaleniu i zbudowaniu małej serii (5 doświadczalnych samolotów). W niezwykle krótkim czasie (pięciu miesięcy) zespół kierowany przez Bołchowitinowa ukończył budowę pierwszego samolotu myśliwskiego „BI".

Samolot myśliwski „BI" był to wolnonośny średniopłat, mieszanej konstrukcji, posiadający chowane podwozie i kółko ogonowe. W przedniej części kadłuba zostały umieszczone 2 działka 20 mm, zapas amunicji do nich i aparatura radiowa. Za tą przegrodą znajdowała się kabina pilota, a dalej zbiorniki z paliwem. W części ogonowej kadłuba samolotu umieszczony był zespół silnikowy składający się z silnika rakietowego na paliwo płynne (SRP). Chowanie podwozia i klap odbywało się pneumatycznie.

10 sierpnia 1941 roku rozpoczęły się próbne loty samolotów „BI" (loty holowane za samolotem „Pe-2") i prace mające na celu sprawdzenie silników i instalacji paliwowej. W celu przeprowadzenia prób w locie samolotu „BI" zostali wezwani z frontu piloci doświadczalni K. Gruzdiej i G. Bachcziwandżi.

15 maja 1942 roku pilot doświadczalny G. Bachcziwandżi wykonał na samolocie „BI" pierwszy lot i po wzorowym wykonaniu zadania pomyślnie wylądował. Lot ten zapoczątkował nowy etap rozwoju lotnictwa myśliwskiego — etap rozwoju samolotu myśliwskiego zaopatrzonego w silnik odrzutowy.

W latach Wielkiej Wojny Narodowej radzieccy inżynierowie pracowali nad wieloma konstrukcjami samolotów myśliwskich zaopatrzonych w silniki odrzutowe. Na przykład grupa konstruktorska kierowana przez N. N. Polikarpowa pracowała nad samolotem myśliwskim znanym pod nazwą „malutki". Inna grupa, kierowana przez N. K. Tichonrawowa, zbudowała samolot, który otrzymał nazwę „302".

Samoloty „BI", „malutki", „302" i niektóre inne reprezentowały jeden kierunek w rozwoju myśliwskiego samolotu odrzutowego. Na wszystkich tych samolotach jako silnik zasadniczy wykorzystywano SRP. Ujemną cechą tych wszystkich konstrukcji był bardzo mały czas lotu, wynoszący 8—15 minut.

Do działań bojowych na froncie należało zbudować samolot myśliwski posiadający nie tylko dużą prędkość, lecz i odpowiednio długi czas lotu. Przedłużyć czas lotu odrzutowego samolotu myśliwskiego można było przez zastosowanie silnika SRP o wielu komorach spalania, silników przelotowo-sprężarkowych lub kombinowanych zespołów napędowych, składających się ze zwykłego silnika tłokowego i przyśpieszacza odrzutowego.

Próby zbudowania samolotów z silnikami odrzutowymi sprężarkowymi w latach 1942—1944 zakończyły się niepowodzeniem z powodu konstrukcyjnych niedoskonałości urządzeń silnikowych.

W tym czasie front potrzebował samolotu myśliwskiego o dużej prędkości i długotrwałości lotu, którego seryjna produkcja nastręczała by minimalne trudności.

W warunkach wojennych najwłaściwiej rozwiązali to zagadnienie radzieccy konstruktorzy budując samoloty myśliwskie zaopatrzone w kombinowany zespół silnikowy — silniki tłokowe i silniki rakietowe.

Samoloty myśliwskie „Ła-7" i „Ła-9" zbudowane przez grupę konstruktorską kierowaną przez S. A. Ławoczkina były zaopatrzone w dodatkowe przyśpieszacze odrzutowe. Grupa kierowana przez A. I. Mikojana w latach 1943—1944 rozpoczęła pracę nad samolotem, myśliwskim „I-250" zaopatrzony w kombinowany zespół silnikowy, posiadający obliczeniową prędkość maksymalną lotu powyżej 800 km/h.

Urządzenie silnikowe samolotu „I-250" składało się z silnika tłokowego chłodzonego powietrzem typu „WK-107A", napędzającego śmigło oraz poruszającego przez wał sprężarkę specjalnego silnika odrzutowego. Zasadniczy silnik (WK-107A) i dodatkowy silnik odrzutowy pracowały na jednakowym paliwie. Wlot powietrzny silnika odrzutowego na samolocie „I-250" znajdował się pod osłoną śmigła silnika WK-107A, powietrze przechodziło wzdłuż kanału pod kabiną pilota i dostawało się do sprężarki silnika odrzutowego. Za sprężarką silnika znajdowały się urządzenia do wtrysku paliwa i instalacja zapłonowa. Strumień gazów wychodził z silnika odrzutowego przez otwór w tylnej części kadłuba. Samolot I-250 wykonał swój pierwszy lot w marcu 1945 roku. Podczas prób w locie osiągnięto prędkość znacznie przekraczającą 800 km/h.

W lutym 1945 roku rząd radziecki zadecydował o dalszym zaopatrywaniu lotnictwa myśliwskiego w silniki odrzutowe i o budowie samolotów z odrzutowymi silnikami sprężarkowymi. Realizując decyzję rządu, grupa konstruktorska Mikojana zbudowała odrzutowy samolot myśliwski „MiG-9". Był to metalowy średniopłat. Na samolocie umieszczono 2 silniki turboodrzutowe typu RD-20, znajdujące się w dolnej części kadłuba. Cienkie skrzydło samolotu posiadało trapezoidalny kształt i było zaopatrzone w klapy. Chowanie podwozia i klap odbywało się za pomocą urządzeń pneumatycznych znajdujących się w kadłubie.

Wiosną 1946 roku budowa samolotu „MiG-9" została zakończona i 24 kwietnia pilot doświadczalny A. N. Grinczik odbył na nim pierwszy lot. Samolot posiadał dobre własności lotno-taktyczne. Jego maksymalna prędkość przewyższała 900 km/h. Przy końcu 1946 roku rozpoczęła się już seryjna budowa samolotów „MiG-9".

W tym samym czasie projektowaniem odrzutowego samolotu myśliwskiego zajmowała się również grupa konstruktorów kierowana przez Jakowlewa.

W celu ułatwienia przejścia do produkcji samolotów z silnikami sprężarkowymi biuro konstruktorskie Jakowlewa zaprojektowało nowy samolot na bazie seryjnego samolotu „Jak-3". Zmianie uległa tylko przednia część kadłuba i środkowa część skrzydła, przystosowana do silnika odrzutowego. Ponadto zwiększona została powierzchnia na usterzenia pionowego i zabudowano metalowe kółko ogonowe z resorową amortyzacją. Koła samolotu posiadały hamulce napędzane pneumatycznie.

Niewielkie różnice między samolotem nowej konstrukcji a „Jak-3" przyczyniły się nie tylko do usprawnienia jego produkcji, lecz i do opanowania go przez personel latający. Jeśli chodzi o technikę pilotowania oraz start i lądowanie, nowy samolot Jakowlewa w małym stopniu różnił się od „Jak-3".

Budowa tego nowego doświadczalnego samolotu myśliwskiego została zakończona wiosną 1946 roku. Pierwszy lot na nim odbył się 24 kwietnia 1946 roku. Ten właśnie samolot myśliwski był w pewnym okresie wykorzystywany przez radzieckie Wojska Lotnicze jako treningowy samolot odrzutowy.

W latach 1947—1948 przechodzi próby lotnicze nowy samolot myśliwski „Jak-23".

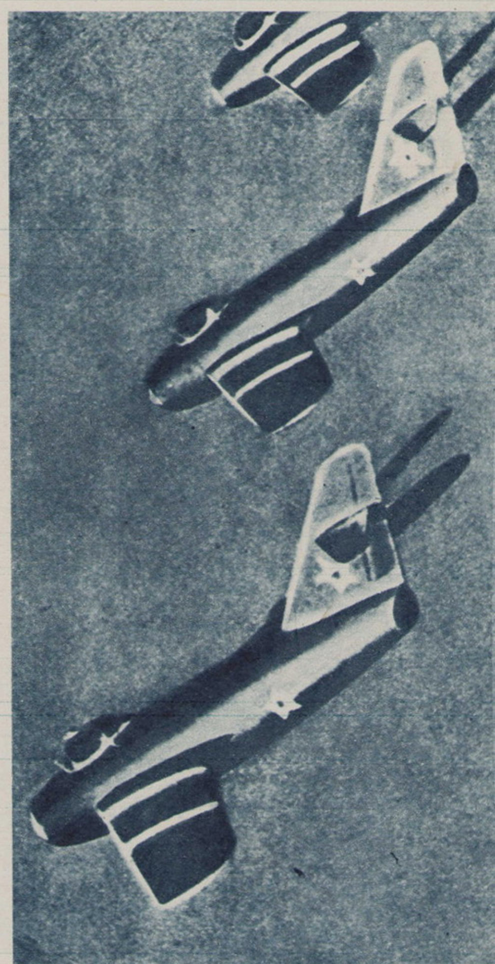
Samolot myśliwski „Jak-23" w odróżnieniu od swoich poprzedników posiadał dużo większą prędkość i był zaopatrzony w silnik RD-500. Był to jednomiejscowy, metalowy średniopłat. Duże prędkości lotu spowodowały konieczność zastosowania wyrzucanego fotela w celu umożliwienia pilotowi w razie konieczności opuszczenia samolotu.

Próby w locie i eksploatacja pierwszych samolotów z silnikami odrzutowymi wysunęły cały szereg nowych zagadnień, bez rozwiązania których nie można było w znacznym stopniu zwiększyć prędkości lotu. Większość tych zagadnień była związana ze specyfiką aerodynamiki samolotów odrzutowych.

Wśród radzieckich samolotów myśliwskich zbudowanych w latach 1946—1947 wysokie zalety lotnotaktyczne i własności eksploatacyjne posiadał jednomiejscowy samolot myśliwski „MiG-15".

Zespół silnikowy samolotu składa się z turboodrzutowego silnika RD-45 ze sprężarką odśrodkową.

Doświadczalny samolot „MiG-15" wykonał pierwszy lot 30 grudnia 1947 roku. Piloci oblatywacze samolotu „MiG-15", Bohater Związku Radzieckiego I. T. Iwaszczenko,



INŻ. KAZIMIERZ DĄBROWSKI

ZNAKI ROZPOZNAWCZE SAMOLOTÓW (6)

WĘGRY

Znak umieszczony na węgierskich samolotach wojskowych ma postać czerwonej pięcioramiennej gwiazdy obramowanej żółto, w środku której umieszczony jest biały pierścień. Taka gwiazda znajduje się na płatach, na kadłubie i na usterzeniu pionowym.

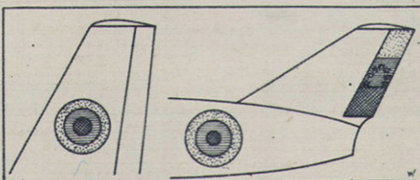
Na samolotach cywilnych znakiem przynależności państwowej są litery HA-...



WENEZUELA

Na samolotach wojskowych, na płatach i kadłubie znajduje się znak w formie trzech kół współśrodkowych, z których wewnętrzne ma kolor czerwony, średnie — niebieski, a zewnętrzne — żółty. Ster kierunkowy pomalowany w trzy poziome pasy jednej szerokości — żółty, niebieski i czerwony. Na tle środkowego pasa niebieskiego — półkole z gwiazd.

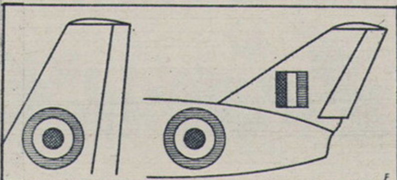
Samoloty cywilne noszą oznaczenie YV-...



WIELKA BRYTANIA

Przynależność państwowa samolotów RAF (Królewskich Sił Powietrznych) oznaczona jest trzema współśrodkowymi kołami: czerwonym, białym i niebieskim. Znak taki znajduje się na kadłubie i płatach. Na stateczniku pionowym widnieje prostokąt, podzielony na trzy pionowe pasy w kolorach czerwonym, białym i niebieskim.

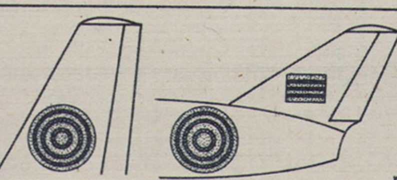
Samoloty cywilne W. Brytanii oznaczane są literowo G-...



WIETNAM

Pomarańczowe koło, na tle którego znajdują się trzy współśrodkowe pierścienie koloru czerwonego — oto znak samolotów wojskowych Wietnamu, umieszczony na ich płatach i kadłubie. Na stateczniku pionowym znajduje się pomarańczowy prostokąt, przecięty poziomo trzema czerwonymi liniami.

Co do oznaczenia samolotów cywilnych brak jest danych.



ZSRR

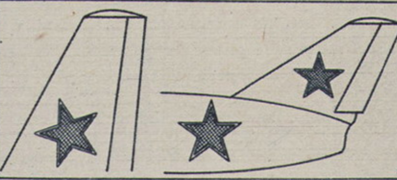
Na samolotach wojskowych Armii Radzieckiej przynależność państwowa oznaczana jest przez czerwoną pięcioramienną gwiazdę, obramowaną wąskim białym paskiem. Gwiazda umieszczona jest na płatach, kadłubie i usterzeniu kierunkowym (pionowym).

Samoloty cywilne mają oznaczenie grupą literową CCCP i numerem kolejnym.

×

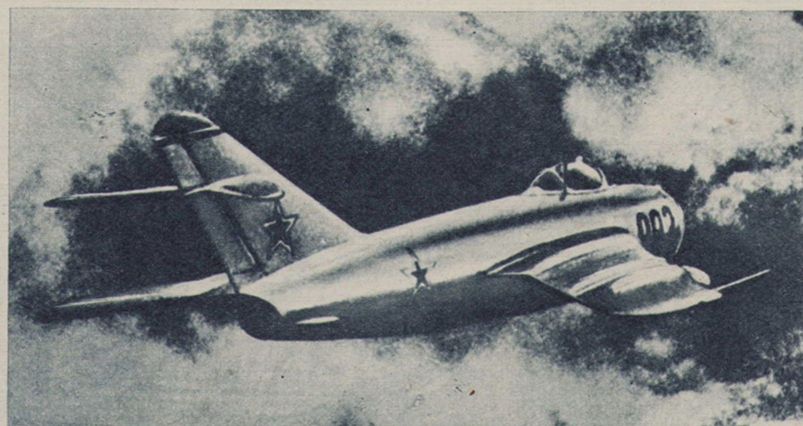
W podanym wyżej przeglądzie znaków wojskowych i oznaczeń cywilnych nie podano wszystkich krajów świata, gdyż nie o wszystkich uzyskaliśmy informacje, jak znakują swe samoloty wojskowe, a poza tym nie wszystkie te państwa posiadają lotnicze siły zbrojne. Listę tych państw (lub kolonii państw imperialistycznych) podajemy poniżej, zamieszczając jednocześnie znaki literowe samolotów cywilnych tych państw. Lista ta zamyka nasz przegląd, rozpoczęty w Nr 34 „Skrzydlatej":

- Austria — OE-...
- Albania — ZA-...
- Costa Rica — TI-...
- Curacao — PS-...
- Islandia — TF-...
- Jemen — YE-...
- Kolonie Portugalskie — CR-...
- Liberia — LI-...
- Luxemburg — LX-...
- Maroko — CN-...
- Monaco — CZ-...
- Nowe Hebrydy — YJ-...
- Panama — RX-...
- Saudi Arabia — SA-...
- Sudan — SN-...
- Surinam — PZ-...



NIEBIESKI — NIE CZERWONY

W opisie znaków rozpoznawczych samolotów USA (SP-39) podano mylnie, że pięcioramienna gwiazda znajduje się na tle czerwonej kołowej tarczy. Powinno być — na tle NIEBIESKIEJ, kołowej tarczy. Następnie — dwa prostokątne białe pola obramowane są z trzech stron nie czerwonym paskiem, a NIEBIESKIM. Przez środek pól biegnie natomiast pasek CZERWONY, a nie niebieski, jak błędnie podano w opisie. Za omyłkę tę przepraszamy Czytelników.



Radziecki myśliwiec odrzutowy, duma konstruktorów i robotników wielkiego Kraju Rad, przedmiot zazdrości i podziwu fachowców na Zachodzie.

S. N. Anochin i inni, wspólnie z grupą inżynierów w niezwykle krótkim czasie wykonali ogromną pracę w zakresie wszechstronnego wypróbowania nowego odrzutowego samolotu myśliwskiego. Samolot „MiG-15" posiadał nieprzeciętne zalety. Jego prędkość pozioma i pionowa przewyższała wszystkie wyniki osiągnięte w przeszłości. Już pierwsze próby w locie samolotu „MiG-15" dały bardzo dobre wyniki.

Z chwilą uruchomienia produkcji tego samolotu myśliwskiego lotnictwo radzieckie otrzymało bardzo prosty w eksploatacji samolot odrzutowy, posiadający wysokie zalety lotno-taktyczne.

Należy wspomnieć o jeszcze jednym radzieckim odrzutowym samolocie myśliwskim. Równocześnie ze zbudowaniem „MiG-15" grupa konstruktorska pracująca pod kierownictwem E. A. Ławoczkina zakończyła pracę nad zbudowaniem i wypróbowaniem samolotu myśliwskiego „Ła-15" z silnikiem RD-500. Był to jednomiejscowy metalowy górnopłat zaopatrzony w podwozie trójkołowe. Podobnie jak i „MiG-15", samolot „Ła-15" posiadał hermetyczną kabinę, wyrzucany fotel, hamulce powietrzne i klapy dla zmniejszenia prędkości lądowania.

Wysokie umieszczenie skrzydeł pozwoliło na chowanie całego podwozia do kadłuba. Dało to pewne zmniejszenie rozstawienia kół. Wysokie własności aerodynamiczne skrzydła samolotu „Ła-15" zostały osiągnięte przez zastosowanie konstrukcji jednodźwigarowej z pokryciem pracującym.

Należy podkreślić, że ze wszystkich istniejących samolotów myśliwskich ze skosem skrzydeł „Ła-15" posiadał najmniejszy ciężar w locie, co pozwoliło osiągnąć, przy dużo słabszym silniku niż w „MiG-15", podobne charakterystyki lotno-taktyczne.

Rozwój myśliwskiego samolotu odrzutowego w obecnym czasie prowadzi do udoskonalenia danych lotno-taktycznych tej klasy samolotów, ogromnie zwiększając ich możliwości bojowe.

Szerokie zastosowanie aparatury radiotechnicznej i automatycznej w poważnym stopniu rozszerza możliwości lotnictwa myśliwskiego.

Radzieccy konstruktorzy lotniczy wykonując zadania postawione przez Partię i Naród budują coraz doskonalsze samoloty odrzutowe, wzmacniając w ten sposób siłę obronną Ojczyzny.

Szybownictwo ZAGRANICĄ

JUGOSŁAWIA. 19 maja br. oblatany został prototyp pierwszej macedońskiej konstrukcji szybowcowej „Ilindenka". Twórcą tego wysokowyczynowego szybowca jest inż. Milosz Ilicz, jeden z konstruktorów znanej dwumiejscówki „Kosava".

Budowę prototypu „Ilindenki" przeprowadziły zakłady „20 maj" w Skoplie. Pilot Slavko Dimitrovski, który oblatał prototyp i kontynuuje dalsze loty doświadczalne, stwierdził poprawną stateczność i bardzo dobrą zwrotność szybowca. Czas przerzucenia „Ilindenki" z zakrętu o przechyleniu 45° w zakręt w stronę przeciwną wynosi zaledwie ok. 2 sekundy.

(Aerosvet)

SZWAJCARIA. Pierwszym pilotem szwajcarskim, który uzyskał pełną diamentową odznakę, jest Hans Nietlispach. Zdobył on ostatni warunek, wykonując w dniu 6 czerwca br. przelot otwarty długości 530 km, na trasie La Heutte (k. Berna) — Beziers (pd. Francja, blisko granicy hiszpańskiej). Przelot wykonany został na szybowcu „Sky" (konstr. angielskiej) i trwał pełne 10 godzin(!) co jest swego rodzaju osobliwością w skali światowej. Wynik Nietlispacha jest nowym szwajcarskim rekordem w przelocie otwartym.

(Schweizer Aero-Revue)

CZECHOSŁOWACJA. Na lotnisku w Presowie odbyło się przekazanie daru organizacji SVAZARM dla szybowników radzieckich, w postaci szybowca akrobacyjnego „Lunak". Z ramienia DOSAAF przybyła do Presowa 5-osobowa delegacja, w skład której wchodzili m. in. Bohater Związku Radzieckiego M. W. Lewin oraz mistrz sportu, szybownik Szaposznikow. Delegacja przyleciała z Moskwy samolotem AN-2. Stronę czechosłowacką reprezentowali przedstawiciele Komitetu Centralnego Svazarmu, a także konstruktor „Lunaka", znany szybownik Karel Dlouhy oraz mistrz Czechosłowacji w szybownictwie Jaroslav Kumpost, który zademonstrował szybowiec w powietrzu.

Trzydniowy pobyt w Presowie pozwolił Szaposznikowowi na zapoznanie się z pilotażem „Lunaka" i innych szybowców czechosłowackich. Pobyt delegacji radzieckiej zbiegł się z przyjazdem węgierskiej drużyny piłkarskiej. Na cześć obu delegacji wydany został bankiet, który przerodził się w manifestację międzynarodowej solidarności sportowców. Zorganizowano również wycieczkę do przełęczy dukielskiej, gdzie zwiedzono pobojowisko pamiętnych walk o wyzwolenie Czechosłowacji. Następnego dnia delegacja radziecka wystartowała w drogę powrotną do Moskwy. Wraz z nią na holu za AN-2 odleciał „Lunak", pilotowany przez Szaposznikowa.

(Kridla vlasti)

SZWAJCARIA. Emigrant szwajcarski Otto Schwarzenberger ustalił w USA nowy rekord swego kraju w przelocie docelowym, uzyskując odległość 415 km. Lot trwał 6½ godzin, co odpowiada szybkości przelotowej 64 km/h.

(Schweizer Aero-Revue)



JUNIORZY STARTUJĄ W WARSZAWIE

Fotoreportaż specjalny B. Koszewskiego z I Samolotowych Mistrzostw Polski w kategorii juniorów



1 miejsce — Jerzy Piotrowski z Aeroklubu Warszawskiego.



2 miejsce — Zdzisław Jarończyk z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.



3 miejsce — Jan Kozłowski z Aeroklubu Śląskiego.

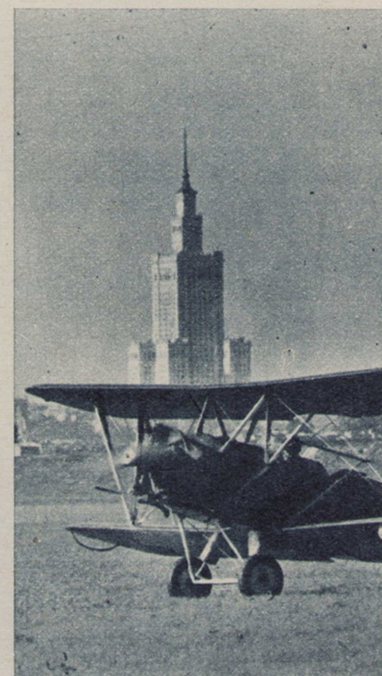




Główny sędzia Mistrzostw Tadeusz Rejniak w rozmowie z pilotami Aeroklubu Warszawskiego — zwycięzcą Piotrowskim (w środku) i Wesołowskim (zdjęcie powyżej — z lewej). Na zdjęciu powyżej z prawej — strzelanie z broni małokalibrowej.







ZWYCIĘZCA I KONKURENCJI II SPAD MP

JERZY Koss po wyzwoleniu rozpoczyna naukę w Gimnazjum i Liceum w Warszawie. Jednocześnie pracuje zawodowo w Elektrotechnicznych Zakładach Kolejowych. Na krótko przed egzaminami dojrzałości zostaje powołany do wojska. Odbywając służbę wojskową kończy Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych. Po zdjęciu munduru rozpoczyna pracę jako radiotechnik w PLL „Lot". W tym właśnie czasie kończy teoretyczny kurs spadochronowy, a następnie pod kierunkiem instruktora Witolda Tracza wykonuje w 1953 r. dziewięć skoków z samolotu. W rok później kończy kurs doskonalący dla instruktorów spadochronowych w Lublinie. W niedługim czasie rozpoczyna pracę jako instruktor spadochronowy Aeroklubu Warszawskiego. Jurek Koss wykonał dotychczas 96 skoków, ma 26 lat, jest członkiem organizacji zetempowskiej, a na II Spadochronowych Mistrzostwach Polski pełnił funkcję kapitana drużyny.

— Jak oceniacie swoje zwycięstwo w I konkurencji?

— Odniosłem je dzięki dwóm dość równorzędnym skokom w granicach 10 metrów od środka koła, chociaż skok z wysokości 600 m był zawsze moim słabym punktem. Jestem pewniejszy w skokach z większej wysokości.

— Co sądzicie o atmosferze mistrzostw?

— Jestem zbudowany koleżeńskością zawodników i naprawdę miłym nastrojem. Wszyscy chętnie dzielą się swoimi spostrzeżeniami oraz posiadanym doświadczeniem. Chociaż każdemu zależy na zwycięstwie, jednak w razie potrzeby jeden drugiemu nie odmawia pomocy.

— A może kilka słów o zawodnikach?

— Dużym osiągnięciem II Spad MP jest udział wielu młodych skoczków. Mało jest wśród nas dziewcząt. Sądzę, że należałoby stworzyć w przyszłym roku oddzielną klasyfikację dla kobiet. Zdanie to podziela większość kolegów. W innych dziedzinach sportu mamy niemal wszędzie do czynienia z podziałem na odrębną klasyfikację — mężczyzn i kobiet. Tym bardziej należałoby go stosować w sporcie spadochronowym, który wymaga od skoczka dużej kondycji fizycznej ale różnej dla kobiet i mężczyzn. Na razie nie stać nas jeszcze na to aby wysyłać z każdej jednostki drużynę kobiecą, lecz stać nas, aby w przyszłym roku każdy zespół wysyłany na mistrzostwa składał się z czterech osób: trzech mężczyzn i jednej kobiety.

— Czy obecny regulamin należałoby uzupełnić nowymi konkurencjami. Mam na myśli następne mistrzostwa?

— Oprócz dotychczasowych, trzecią konkurencję uzupełnić drugim skokiem, który zapobiega przypadkowości i jest sprawdzianem umiejętności skoczka. Ponadto wprowadzić dwa skoki 2 200 m oraz dwa skoki w nocy na celność ladowania z wysokości 600 m lub 1 000 m.

— Tak się złożyło, że jesteście równocześnie kapitanem drużyny warszawskiej, która zajęła pierwsze miejsce w tej konkurencji. Proszę więc powiedzieć naszym Czytelnikom co złożyło się na Wasze zwycięstwo?

— Dobrze wszystko obliczyliśmy przed startem i skoki nasze były na ogół celne. Uważam, że do zwycięstwa naszej drużyny przyczyniła się przede wszystkim, oprócz przygotowania, zdrowa ambicja sportowa.

MAL



Zwycięzca I konkurencji Jerzy Koss z Aeroklubu Warszawskiego.



Spadochroniarze skaczący w pierwszej kolejności słuchają omówienia komunikatu meteo Kierownika Sportowego Mistrzostw Tadeusza Litwińskiego.



Spadochronowy Mistrz Polski na rok 1954 Jerzy Wójcik skakał na spadochronie wyczynowym konstrukcji Zbigniewa Chronika SW-2.

ZASŁUŻONE ZWYCIĘSTWO WARSZAWIAKÓW



W Mistrzostwach wzięły udział również spadochroniarki. Stoją od lewej: Antonina Chmielarczyk z Aeroklubu Krakowskiego, Maria Żak z Aeroklubu Wrocławskiego, Wanda Szteyn z Aeroklubu Lubelskiego i Anna Franke z Aeroklubu Gliwickiego.

W drugich Spadochronowych Mistrzostwach Polski, które odbyły się w Białymstoku startowało 46 zawodników. Były to drużyny z Poznania, Warszawy, Lublina, Białegostoku, Kielc, Gdańska, Olsztyna, Bydgoszczy, Stalinogrodu, Wrocławia, Krakowa, Łodzi, Rzeszowa i GWKS-u. Z wyjątkiem Gdańska i Rzeszowa, każda drużyna składała się z trzech osób. Ponadto w klasyfikacji indywidualnej startowali: Jan Marczak z Aeroklubu Tatrzańskiego oraz nasi reprezentanci z zawodów w Bułgarii (oprócz Jana Cierniaka i Jacka Haszlakiewicza). W mistrzostwach brało udział pięć spadochroniarek. Wielce zadowalający jest fakt, że dla przeszło połowy startujących udział w mistrzostwach jest debiutem. Są to w większości ci skoczkowie, którzy reprezentują najmłodsze pokolenie naszych sportowców spadochronowych

0,5 M OD ŚRODKA KOŁA

GDY pierwsza maszyna zbliżała się nad cel, wszyscy wiedzieli, że będzie skakał Jerzy Kubaczewski. Dyskutowano o tym jaki uzyska wynik. Wiadomo przecież, że specjalnością Jurka są skoki z wysokości 600 m. Nic też dziwnego, że z niesłabnącym zainteresowaniem obserwowano opadanie Kubaczewskiego. Ten jednak, mimo włożonego wysiłku w kierowanie spadochronem, lądował poza linią koła. To samo spotyka drugiego poznaniaka — Eugeniusza Wątrobę. Dopiero Jerzy Koss z Warszawy jako pierwszy tego dnia ląduje w kole, osiągając wynik — 9,76 m. Również Tadeusz Szymański z Warszawy siada w obrębie koła. Zawodnicy Rzeszowa nie mają szczęścia. Jerzy Kowalczuk jako jedyny z drużyny uzyskuje punkty dla Lublina. Następnie dwóch białostoczan ląduje w kole, otrzymując za to liczne oklaski od zebranej publiczności.

Zbliżanie się następnego skoczka wywołuje duże zainteresowanie. Jest nim Staszek Sójka z Kielc, który uzyskuje ładny wynik bo 3,54 m. Po czterech skoczkach lądujących za kołem dopiero Henryk Przybyszewski z Olsztyna osiąga odległość 15,0 m. Oprócz Bernarda Kwiatkowskiego z Bydgoszczy, sześciu następnych spadochroniarzy ląduje za linią koła. Wreszcie Tadeusz Babiarz, młody, dobrze zapowiadający się skoczek z Wrocławia — w sytuacji zdawałoby się bez wyjścia mija granicę koła i uzyskuje odległość 22,35 m. Niemało napracowali się reprezentanci Krakowa — wicemistrz Polski Ludomir Świeczko i Jan Jędruch — którzy z wyjątkiem rekordzisty krajowego Zygmunta Czerwińskiego byli zmuszeni do lądowania poza kołem.

Długa jest kolejka dzisiejszych niepowodzeń. W drużynie łódzkiej oprócz Zdzisława Balcerskiego, zeszłorocznego zwycięzcy pierwszej konkurencji, również z 600 m, nikt nie uzyskał punktów. Słabo także wypadł zespół GWKS-u. Z „reprezentacji bułgarskiej" jedynie dobre wyniki osiągnęli: Waldemar Bołotowicz, Roman Lewandowski i Jerzy Łobodda.

Ostatni skakał Paweł Lipowczan z Warszawy, powtarzając swój skok ze względu na uszkodzenie spadochronu. Nikt nie liczył po tylu niepowodzeniach na możliwości młodego, mało znanego sportowca, chociaż ostatnio — zdobywcę rekordu świata. Zresztą jego początkowe opadanie nic specjalnego nie wróżyło. Dopiero systematyczne zbliżanie się do celu oraz umiejętne sterowanie spadochronem zmieniło zdanie obserwujących Ambitny warszawiak dopiął swego, lądując zaledwie 50 centymetrów od środka koła. Wywołało to zrozumiałe zadowolenie publiczności.

DRUGA KOLEJKA Z 600 M

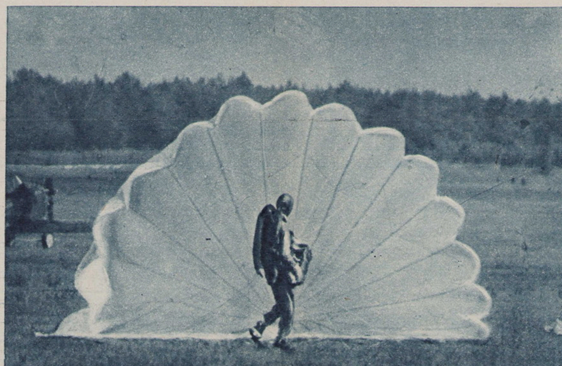
PO godzinnej przerwie maszyny jedna za drugą wychodzą w powietrze. I tym razem drużyna Poznania ląduje poza obrębem koła. Jerzy Koss zdobywa cenne punkty dla Warszawy. Drużynę Rzeszowa spotyka ponownie niepowodzenie. Dużą ilość punktów dla Lublina zdobywa jeszcze raz Jerzy Kowalczuk, lądując w odległości 2,29 m od środka koła. Znowu następuje seria niecelnych skoków. Dziewięciu spadochroniarzy jeden po drugim siada poza linią kręgu. Tym razem Przybyszewski otwiera kolejkę przeplatanych, lecz nielicznych skoków do obwodu koła. Wszyscy z niej to młodzi skoczkowie, którzy z uporczywością lądowali w promieniu 30 m od punktu. Podczas drugiego skoku pragnęli oni zrewanżować się za niepowodzenia jakie ich spotkały poprzednio. Dlatego teraz dało się zauważyć, że nabrali większej pewności siebie. Do nich należeli Janusz Stachowicz, Jan Walczak, Edward Mikołajczak i Zdzisław Piasecki.

Student Politechniki Wrocławskiej Tadeusz Babiarz i tym razem ląduje w kole. Z drużyny GWKS-u ładne skoki zaprezentował dobrze znany nam skoczek Janusz Szygendowski, obecnie odbywający służbę wojskową. Uzyskał on wynik 5,94 m. Natomiast Jerzy Radomski, również z GWKS — 11,92 m.

Nasi spadochroniarze z zawodów w Bułgarii startujący w końcowej serii skoków, poza Waldemarem Bołotowiczem wypadli bardzo słabo. Mimo, że niemal wszyscy lądowali na wysokości celu, to jednak niestety za linią koła. Po prostu zabrakło im małej poprawki kursu podczas lotu. Wtedy niewątpliwie uzyskaliby ładne wyniki. Jako jeden z ostatnich w tej konkurencji skakał Jan Marczak, od niedawna uprawiający sport spadochronowy. Osiągnął on odległość 8,08 m od środka koła.

SKOKI „NIEEFEKTOWNE"

OGÓLNIE oceniając I konkurencję należy stwierdzić, że wypadła ona słabo. Powodów można by było znaleźć sporo. Przyczyniła się do tego z jednej strony zbytnia pew-



Pierwsza konkurencja obfitowała w niespodzianki. Zmienne warunki meteo sprawiły, że znaleźli się tacy, którzy zamiast w kole lądowali w pobliżu startu.
Foto: B. Koszewski (9)

ność niektórych zawodników, szczególnie bardziej doświadczonych. W tym przypadku od niektórych spadochroniarzy, a przede wszystkim rekordzistów, można było wymagać ładnych i możliwie precyzyjnych skoków. Nic też dziwnego, że nieudane skoki starszych kolegów nie wpłynęły zbyt mobilizująco na tych, którzy po raz pierwszy brali udział w mistrzostwach.

Z drugiej strony nieszczególne warunki meteo, a przede wszystkim zmienny kierunek wiatru, dość silne podmuchy termiczne oraz niesystematyczne zmienianie litery „T" zgodnie z podawanymi komunikatami meteo — miały również poważny wpływ na niepowodzenia. Należałoby przy tym wspomnieć o



Na SW-2 ląduje zawodnik Aeroklubu Warszawskiego Paweł Lipowczan, ustalając najlepszy wynik pierwszego dnia Mistrzostw — 0,5 m od środka koła.

mało skutecznym sterowaniu spadochronem, a niekiedy nawet mało umiejętnym opanowaniu techniki lądowania na punkt.

Porównując obecnie osiągnięte wyniki z zeszłorocznymi, należy stwierdzić, że w tym roku warunki celności skoku są o wiele ostrzejsze, bowiem promień koła został poważnie zmniejszony i jest zgodny z przepisami FAI. Wynosi on obecnie 30 m zamiast 100 m w ubiegłym roku. Również i ta okoliczność tłumaczy tak małą celność poszczególnych zawodników. Dla porównania warto jeszcze dodać, że ci, którzy lądowali teraz poza kołem (z wyjątkiem zaledwie kilku) osiągnęliby z powodzeniem promień zeszłorocznego koła.

W świetle tych kilku nasuwających się na gorąco uwag podczas obserwowania przebiegu I konkurencji nie można pominąć dużego sukcesu drużyny Warszawy, startującej w całości po raz pierwszy w mistrzostwach. Jej młody zespół zademonstrował w czasie rozgrywania konkurencji ambitną walkę sportową godną przykładu. I chociaż trudno przewidywać jak wypadnie on w następnych skokach — jedno jest pewne, że ten zgrany zespół jeżeli ustąpi miejsca skoczkom bardziej doświadczonym, to jednak po uporczywej walce i będzie nadal groźnym przeciwnikiem dla innych drużyn. I jeszcze jedno. Z jego zwycięstwem wiąże się nowy sukces spadochronu wyczynowego „SW-2", na którym skakali wszyscy młodzi spadochroniarze Warszawy.

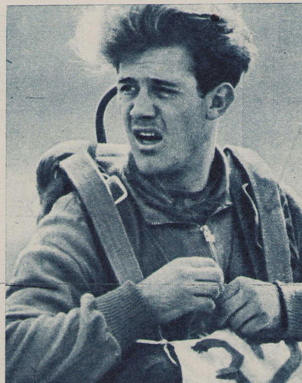
TADEUSZ MALINOWSKI



Skacze młody, dobrze zapowiadający się skoczek Aeroklubu Tatrzańskiego Jan Marczak, który szkolenie spadochronowe rozpoczął dopiero w ubiegłym roku.



Popularnemu już Pawełkowi Lipowczanowi, nieco skrzywionemu wskutek potłuczenia po swoim pięknym skoku, pomaga w zdjęciu spadochronu kolega klubowy Roman Lewandowski.



Student Politechniki Wrocławskiej Tadeusz Babiarz był jednym z dwóch debiutantów Mistrzostw, którzy w I konkurencji lądowali dwa razy w granicach koła.

WYNIKI I KONKURENCJI — Skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania do koła o promieniu 30 m, Białystok — 18 września 1955 r.

Miejsce	Zawodnik	Drużyna	Skoki I	Skoki II	Ilość punktów
1	Jerzy Koss	Warszawa	9,76	10,43	40
2	Jerzy Kowalczuk	Lublin	28,49	2,29	30
3	Paweł Lipowczan	Warszawa	0,50	—	30
4	Henryk Przybyszewski	Olsztyn	17,82	15,00	27
5	Stanisław Sójka	Kielce	3,54	—	26
6	Waldemar Bołotowicz	Warszawa *)	15,04	19,83	25
7	Jerzy Łobodda	Warszawa *)	5,45	—	25
8	Janusz Szygendowski	GWKS	—	5,94	24
9	Jan Marczak	Nowy Targ *)	—	8,08	22
10	Lucjan Kłosowski	Białystok	9,45	—	21
11	Roman Lewandowski	Warszawa *)	10,66	—	19
12	Jan Walczak	Bydgoszcz	—	11,26	19
13	Jerzy Radomski	GWKS	—	11,92	18
14	Zdzisław Piasecki	Stalinogród	—	13,18	17
15	Zdzisław Balcerski	Łódź	16,74	—	13
16	Bogdan Szmidt	Łódź	—	17,41	13
17	Tadeusz Babiarz	Wrocław	22,35	26,79	11
18	Bernard Kwiatkowski	Bydgoszcz	19,12	—	11
19	Edward Mikołajczyk	Salinogród	—	20,34	10
20	Zygmunt Czerwiński	Kraków	21,19	—	9
21	Ryszard Ożarowski	Białystok	22,91	—	7
22	Tadeusz Szymański	Warszawa	28,85	—	1
23	Janusz Stachowicz	Olsztyn	—	29,18	1

Pozostali zawodnicy nie uzyskali żadn ych punktów.

*) Startujący tylko w klasyfikacji indywidualnej.

Spotkania i rozmowy

Zdolny uczeń świetnych nauczycieli

REWELACJĄ w kategorii modeli na uwięzi (2,5 cm³) na zawodach we Vrchlabi okazał się Czechosłowak Jarosław Koci. Wysoki, dwudziestoletni blondyn o okrągłej twarzy i niebieskich oczach jest uczniem Husicki i Sladky'ego. Mieszka w Brnie, gdzie pracuje w laboratorium modelarskim SVAZARM-u. Pochodzi spod Karwiny, umie dość dobrze po polsku. Do 1950 roku budował tylko modele szybowców, dopiero z chwilą przybycia do Brna zainteresowanie swe skierował na modele na uwięzi, w czym wydatnie pomógł mu Husicka. Koci ukończył 4 klasy szkoły średniej i 2 zawodowej, ucząc się w tej ostatniej na tokarza.

Oczywiście, będąc związany pracą w laboratorium modelarskim mógł pod kierunkiem tak doskonałych modelarzy jak Husicka i Sladky dojść do wspaniałych osiągnięć, czego najlepszym dowodem jest wynik we Vrchlabi — 190,523 km/h.

Zapytałem go o wrażenia z IV MZML.

— To jest mój debiut w reprezentacji — mówi. — Trenowałem przed zawodami stosunkowo mało. Najbardziej bałem się Becka, który na treningu „wyciągał" 174 km/h. Gajewski nie był specjalnie dla mnie groźny — loty treningowe jego modelu wahały się w granicach 160 km/h. Więcej liczyłem się z Jugosłowianinem Fresl'em, którego model „wyciągał" przed konkurencją prędkości 170—180 km/h.

— A jakie macie zdanie o innych konkurencjach?

— Radoczi zwyciężył w szybowcach zupełnie zasłużenie — ciągnie dalej Koci. — Nasz Horyna zresztą też był dobry. Jego model latał pięknie. Na poziomie był Kmoch, tylko we Vrchlabi miał pecha. Bardzo wysoki poziom pokazano w modelach z napędem gumowym. Cóż, Niestoj miał wyraźnie pecha. W modelach silnikowych liczyłem raczej na Zigic'a. Loty jego modelu były czyste i wyrównane, chociaż i ten zawodnik miał pecha. Mimo dużej rutyny w imprezach zagranicznych denerwował się jednak bardzo.

— Polacy mieli we Vrchlabi wyjątkowego pecha. Model Wesołowskiego jest ładnie wykonany. Deszcz wpłynął chyba na słaby wynik. Silniczki w modelach Steca nie są nadzwyczajne. Widać wyraźnie, że nie ma u niego zgrania silniczka z modelem, a poza tym za bardzo dał się ponieść nerwom. W ogóle — nie macie dobrych silniczków, co szczególnie dało się zauważyć w kategorii modeli na uwięzi.

Pozdrowienia dla naszych modelarzy przekazuje Koci na piśmie — w postaci autografu.

Všem čtenářům Vašeho leteckomodelářského časopisu zasílám mnoho upřímných pozdravů z naší Mezinárodní modelářské soutěže a přeji jim mnoho dalších úspěchů při rozvoji leteckého modelářství v lidově demokratickém Polsku.

Jaroslav Koci

Wszystkim Czytelnikom Waszego lotniczego i modelarskiego pisma zasyłam wiele pozdrowień z Międzynarodowych Zawodów Modelarskich. Życzę dużo sukcesów przy rozwoju modelarstwa lotniczego w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.
JAROSŁAW KOCI

Будучи участником Международных соревнований авиамоделистов в Чехословакии, шлю привет читателям журнала „Skrzydlata Polska" и желаю польским спортсменам успехов в авиамодельном спорте.

Член команды СССР
спортсмен 1-го разряда
Иванников

Będąc uczestnikiem Międzynarodowych Zawodów Modelarskich w Czechosłowacji, przesyłam pozdrowienia Czytelnikom czasopisma „Skrzydlata Polska" i życzę sportowcom polskim sukcesów w sporcie modelarskim.
Członek ekipy ZSRR
Sportowiec I klasy
IWANNIKOW

Rekordzista świata z Frunze

SPOTYKAŁEM go często na lotnisku w słomkowym kapeluszu. Na pocętkowanej piegami twarzy widniał zawsze rozbrajający uśmiech, który zjednywał mu sympatię otoczenia. Jasne włosy połyskiwały czasami w słońcu rudawym i złotym odcieniem. Mówił niskim śpiewnym głosem.

Nazywa się Iwan Iwanowicz Iwannikow. Ma 30 lat. Jest żonaty i ma czteroletnią córeczkę. Mieszka w mieście Frunze, które znajduje się w Kirgiskiej Socjalistycznej Republice Radzieckiej. We Vrchlabi był rewelacją w modelach odrzutowych, a jego wynik — 275 km/h nie tak prędko zostanie wymazany z tabeli rekordów świata. Jest on zdolnym uczniem i godnym następcą Wasilczenki.

Iwannikowa spotykam w kwaterze radzieckiej. Dłubie coś przy swoim modelu. Jest właściwie zajęty, ale chętnie ze mną rozmawia.

Modelarstwem zajmuje się on od roku 1938. Był wtedy akurat uczniem 6 klasy dziesięciolatki, kiedy rozpoczął pracę w modelarni. Budował wszystkie typy modeli, nawet zdalnie sterowane. Odrzutowcami zajmuje się od trzech lat. W 1953 roku zajął m. in. pierwsze miejsce w zawodach wszechzwiązkowych, zdobywając puchar im. K. Ciołkowskiego. Jest z zawodu technikiem samochodowym, ale obecnie — zresztą od niedawna — pracuje etatowo w miejscowym aeroklubie jako instruktor i wykładowca. Jest sportowcem 1 klasy.

— Tu we Vrchlabi — odpowiada na moje zapytanie — sporo modeli latało bardzo ładnie. Takie spotkania trzeba organizować. Dają one dużo doświadczenia. Model Zawala ładnie latał na treningu, ale w konkurencji zupełnie zawiódł. W porównaniu z zeszłym rokiem poziom modelarstwa podniósł się znacznie, dlatego też i wyniki tegoroczne były lepsze. W pewnych kategoriach co prawda widać było wyraźnie brak treningu u niektórych zawodników. Muszę przyznać, że spodziewałem się lepszych rezultatów od Sladky'ego i Horvath'a. Byli oni tu jednak słabi. Modelarzom polskim pragnę przekazać serdeczne pozdrowienia. Życzę im dużo sukcesów. Muszą jednak jeszcze solidnie popracować, aby je osiągnąć.

Jerzy R. Konieczny

Naukowy ośrodek modelarstwa w Krakowie

Wojewódzka Rada Modelarstwa Lotniczego w Krakowie na zebraniu w dniu 21. IX. 55 r. podjęła zobowiązanie z okazji Tygodnia LPŻ i Dnia Wojska Polskiego — zorganizowania przy Modelarni Wojewódzkiej w Krakowie (Rynek Główny 6) **Naukowego Ośrodka Badawczego Modelarstwa** lotniczego, szkutniczego i lądowego. Wobec braku opracowań szeregu zagadnień z dziedziny modelarsWa — zadaniem Ośrodka będzie działalność w tym zakresie. W Ośrodku pracować będą członkowie Wojewódzkiej Rady Modelarstwa oraz dokooptowani wybitni modelarze województwa. Otwarcie Ośrodka nastąpi w Tygodniu LPŻ.

KTO ZNALAZŁ ODZNAKĘ MODELARSKĄ?

Unieważnia się Złotą Odznakę Modelarską Nr 11, przyznaną Janowi Buremu z Poznania. Odznaka ta została zgubiona w dniu 5.9.55 w czasie trwania XX OZML. Znalazca proszony jest o dostarczenie odznaki właścicielowi lub Sekcji Modelarskiej ZG LPŻ w Warszawie.

J. Bury

MODELARSTWO NA·ŚWIECIE

SZWAJCARIA. W czasie ostatnich zawodów modeli latających, które odbyły się w czerwcu br. w Biere osiągnięto następujące wyniki:

Modele szybowców A-2: 1) A. Masson (suma 5 lotów — 636 sek), 2) R. Stamm (495,3 sek), 3) J. Barraud (467,2 sek), 7) H. Heller (384,4 sek). **Modele z napędem spalinowym:** 1) M. Bodmer (457 sek), 2) M. Griesbacher (415,1 sek), 3) F. Ramseyer (335,1 sek). **Modele szybowców bezogonowych:** 1) R. Stamm (240,4 sek), J. Barbey (144 sek).

Podczas ogólnokrajowych zawodów modeli wodnosamolotów jakie miały miejsce w czerwcu br. w Luzern uzyskano wyniki: **Modele z napędem gumowym:** 1) K. Raggenbass (171 sek), 2) A. Bickel (142 sek), 3) Schmid (139 sek). **Modele z napędem spalinowym** (czas pracy silnika — 15 sek): 1) H. Bühr (334 sek), 2) M. Strahm (227 sek), 3) G. Zaugg (223 sek).

W V krajowych zawodach modeli zdalnie sterowanych w Luzern zwyciężył w kategoriach modeli szybowców oraz modeli z napędem i sterowaniem jednokanałowym — A. Bickel. W zawodach brało udział 14 modeli (zgłoszono — 18).

(Schweizer Aero-Revue)

MONACO. W maju br. odbyły się Międzynarodowe Zawody Modeli Wodnosamolotów z udziałem 7 krajów (Monaco, Szwajcaria, Włochy, Jugosławia, Francja, NRF i Saara). W kategorii modeli z napędem spalinowym zwyciężył H. Morscheck (NRF), w gumówkach — H. Novarro (Monaco).

(Aeromodeller, Thermik)

JUGOSŁAWIA. W czerwcu br. odbyły się w Zagrzebiu Międzynarodowe Zawody Modeli Latających z napędem spalinowym. Zwyciężyli Jugosłowianie Nesić i Rancin przed Niemcami i Francuzami.

(Aeromodeller)

WIELKA BRYTANIA. W tegorocznych zawodach ogólnokrajowych uzyskano następujące wyniki:

Modele szybowców A-2: 1) D. Painter (12 min), 2) D. Latter (10 min 42 sek), 3) M. Aspinal (10 min 19 sek).

Modele z napędem gumowym: 1) R. North (12 min + 9 min 12 sek), 2) E. Bennett (12 min + 8 min 52 sek), 3) G. Upson (12 min + 5 min 49 sek).

Modele z napędem spalinowym: 1) K. Rowsell (12 min), 2) D. Posner (11 min 52 sek), 3) I. Harrison (11 min 14 sek).

Modele na uwięzi: 2,5 cm³ — 1) P. Wright (152 km/h), 5 cm³ — 1) D. Powell (203 km/h), 10 cm³ — 1) R. Davenport (234 km/h), odrzutowe — 1) P. Russell (210 km/h).

(Aeromodeller)

NIEMIECKA REPUBLIKA FEDERALNA. Lotnicze Towarzystwo Naukowe przyznało tegoroczną nagrodę im. Ludwiga Prandtla w wysokości 3 000 DM. miejskiej szkole średniej w Minden (Westf) oraz szkołom średnim w Munster i Wattenscheid.

Nagroda imienia znanego aerodynamika L. Prandtla jest przyznawana co roku w wysokości 5 000 DM za najlepsze osiągnięcia w całorocznej pracy szkół w dziedzinie fizyki lotu w oparciu o modelarstwo lotnicze.

(Thermik)

Międzynarodowe zawody modeli zdalnie sterowanych





Na zdjęciach — wyżej: Belg dr Gobeaux, zwycięzca tegorocznych zawodów w Essen — Mühlheim (NRF). U dołu: Obserwatorzy radzieccy podczas rozmowy z zawodnikami szwedzkimi.
(Teknikens Värld)

O SZTANDAR PRZECHODNI ZG ZMP (2)

Do końca okresu szkoleniowego zostało niewiele czasu. Walka o plan i Sztandar Przechodni Zarządu Głównego ZMP przybiera na sile w większości aeroklubów. Aerokluby Łódzki i Bielsko-Bialski walczą o czołową pozycję, tuż za nimi finiszują aerokluby Białostocki i Olsztyński. Nie rezygnuje ze zdobycia I miejsca Aeroklub Warszawski, a przodujący w ubiegłych latach Aeroklub Ostrowski walczy zawzięcie z Aeroklubem Gliwickim o to, aby nie być na ostatniej pozycji.

Jedynie tow. Tański — kierownik Aeroklubu Szczecińskiego i tow. Gołębiewski — kierownik Aeroklubu Robotniczego II nie chcą ujawnić wyników pracy swych klubów we współzawodnictwie i żadne łagodne środki w rodzaju przypomnień i monitów nie potrafią zachęcić ich do przysłania sprawozdań. Być może, że towarzysze ci chcą sprawić wszystkim niespodziankę przy klasyfikacji końcowej lub może obliczenie dotychczasowych wyników sprawia im zbyt wiele trudności. Ponieważ jednak czytelników bardziej interesują cyfry niż domysły, a wykonanie poleceń służbowych obowiązuje również tow. Tańskiego i tow. Gołębiewskiego, redakcja „Skrzydlatej" przypuszcza, że kierownicy ci pracując w ten sposób umiejętniej współzawodniczą... o karę po „linii służbowej" aniżeli o Sztandar Przechodni ZG ZMP.

Rady i kierownicy aeroklubów powinni zwrócić większą uwagę na dokładność i prawidłowość obliczeń ilości zdobytych punktów. Na przykład ostatnia kontrola w Aeroklubie Olsztyńskim wykazała, że tow. Rębowski i tow. Sitarski, aby wykonać plan ilości startów na szybowcach szkolnych i przejściowych (na których piloci aeroklubu nie latają), zaliczyli do tej rubryki ilość startów na szybowcu dwumiejscowym (na tym typie szybowca aeroklub wykorzystał sześć razy więcej resursu niż miał przyznane), a liczba pilotów wyszkolonych do III klasy została obliczona na „oko", oczywiście w sposób wybitnie zwiększający ilość zdobytych punktów.

Powracając do tabeli wyników należy stwierdzić, że aerokluby najlepiej realizują plan na odcinku spadochronowym, lecz i tu stosunkowo za mało uwagi poświęcają szkoleniu podstawowemu, a przede wszystkim wykonują skoki treningowe, ponieważ trening wymaga zawsze mniejszego nakładu pracy niż szkolenie skoczka od podstaw. Na takie ułatwienia szczególnie wyraźnie poszedł Aeroklub Robotniczy I, Aeroklub Lubelski i Aeroklub Łódzki.

Dotychczas w szkoleniu spadochronowym prowadzi Aeroklub Łódzki przed Wrocławskim, lecz do końca okresu szkoleniowego mogą zajść tu jeszcze poważne zmiany, ponieważ czasokres szkolenia skoczka jest krótki i opóźnione aerokluby mają jeszcze pełną możliwość nadrobienia opóźnień w wykonaniu planu lub dołączenia do czołówki.

W szkoleniu szybowcowym jedynie aerokluby: Bydgoski, Warszawski, Białostocki i Bielsko-Bialski w równomierny i należyty sposób realizują plan szkolenia, nic też dziwnego, że prowadzą w tabeli. Aeroklub Olsztyński zdobył dużą ilość punktów, lecz pracował niezgodnie z obowiązującym go planem, szkoląc pilotów do klasy III na drogim szybowcu dwusterowym i nie eksploatując zupełnie szybowców do tego celu przeznaczonych.

Najbardziej niepokojącym zjawiskiem w szybownictwie jest to, że przyznane aeroklubom godziny resursu szybowcowego niezbędne do wykonania planu awansu i planu wyczynów są przez aerokluby zużywane nadmiernie w stosunku do wykonania planów awansu. Świadczy to o tym, że kierownicy wyszkolenia i starsi instruktorzy szybowcowi nieumiejętnie kierują procesem szkolenia, pozwalając na bezproduktywne wylatywanie godzin nad lotniskiem. Sytuacja taka szczególnie jaskrawo występuje w Aeroklubie Gdańskim, który przekroczył przyznany mu resurs, a w ogóle nie wykonał planu awansu. Podobnie lecz nieco mniej jaskrawo dzieje się to w Aeroklubie Poznańskim, Robotniczym I, Lubelskim i Krakowskim.

Wygodnictwem instruktorów i brakiem kontroli ze strony kierowników wyszkolenia i kierowników aeroklubów: Gdańskiego, Krakowskiego, Podkarpackiego, Robotniczego I, Łódzkiego i Olsztyńskiego można tylko wytłumaczyć fakt odstawienia w najdalszy kąt hangaru szybowców szkolnych i przejściowych.

W szkoleniu samolotowym bezsprzecznie przoduje Aeroklub Łódzki i Bielsko-Bialski. Dobre wyniki mają aerokluby: Kielecki, Olsztyński, Białostocki, Lubelski i Stalinogrodzki. Ogromny wysiłek włożył w szkolenie samolotowe Aeroklub Warszawski, lecz niedostateczna ilość instruktorów w tym klubie nie pozwala na pełną realizację planu.

Podsumowując rezultaty współzawodnictwa za miniony okres czasu trzeba stwierdzić, że te aerokluby, które wysunęły się na czoło w punktacji — nie mogą spoczywać na laurach, gdyż ostatnie słowo jest jeszcze do powiedzenia. W pozostałym okresie 6 tygodni mogą zajść poważne zmiany w klasyfikacji aeroklubów, tym bardziej, gdy do punktacji zostaną doliczone punkty premiowe.

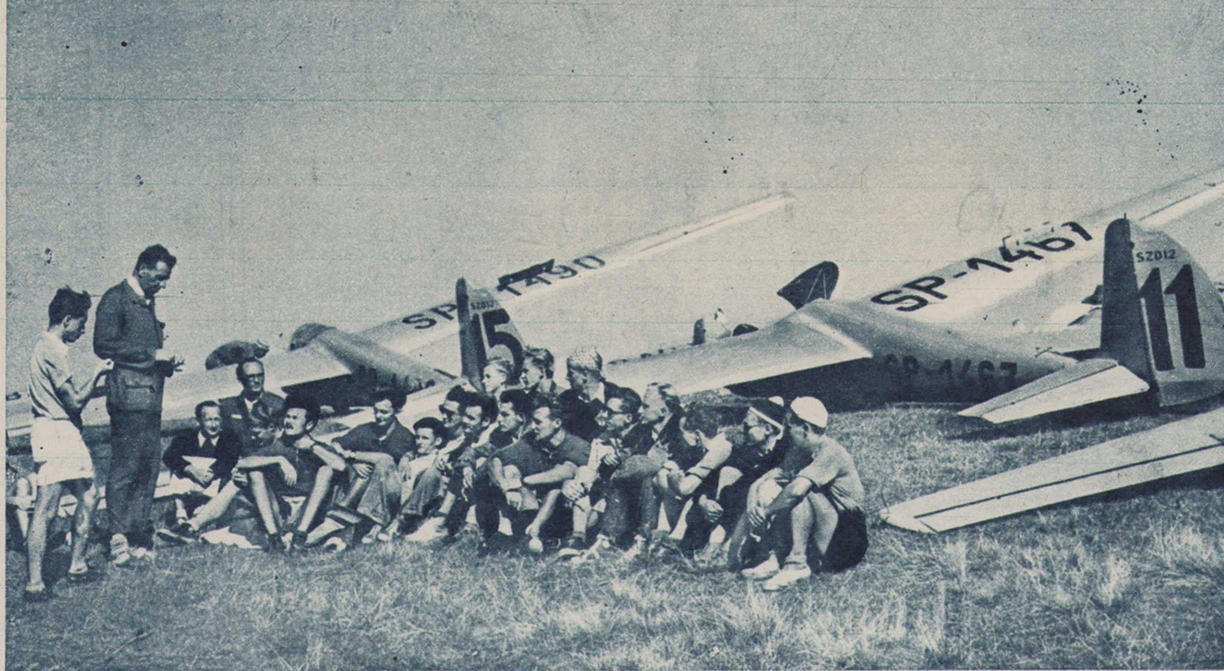
ANDRZEJ JANKOWSKI



Foto: B. Koszewski

Wyniki współzawodnictwa pomiędzy aeroklubami za okres od 1 do 31 sierpnia 1955 roku

Aeroklub	Spadochronowe			Szybowcowe									Samolotowe					Razem punktów	Uwagi
	Wyszkolenie do klasy III	Skoki treningowe	Razem	Starty na szybowcach szkolnych i przejściowych	Wylatane godziny	Starty za wyciągarką	Wyszkolenie do klasy III	II	I	Przeloty	Przewyższenia 3000 m	Razem	I eskadra	Program 50 h	II eskadra	Trening,	Razem		
Białostocki	223,6	98	321,6	99	158	131.6	105,7	152			—		210	287	197,6	161,6	857,2		
Bielsko-Bialski	255,9	157,4	413,3	36,9	216,4	59,5	96,6	87,5	—	139,4	—	635,8	240	276	400	144,4	1 060,4	2 109,5	
Bydgoski				92,1	167,4	111,4	190,4	112,5	25	242,9	20	861,6							
Gdański				4,1	265,2	121.3	—	25	—	104,4	—	520							
Gliwicki	115	99,2	214,2	13,5	54	23,6	—	—	—	8	—	99,1	98,6	145	61,6	76	371.2	684	
Kujawski	255	136	391	109	174	91	86	25	—	114	10	609	237	—	292	132	661	1 661	
Kielecki	144	210	354	38,6	146,8	80,3	75	33,3	—	191,4	5	570,4	362	196,5	375,8	65	999,3	1 923,7	
Krakowski	105	52	157	19	120	57	—	40	—		—	376	159	314	172	64	709	1 242	
Podkarpacki	247,5	230,2	477,7	20,3	61,6	47,7	28,1	83	—	44,2	10	294,9	155,4	370,5	56,4	73,2	656,1	1 428,7	
Lubelski	54	256	310	30	150,4	56	13,5	15	—	148	—	412,9	204	403	132,6	138	877,6	1 604.5	
Robotniczy I	60	224	284	5,5	204	35	19	25	25	306	5	624;5	190	275	—	76	541	1 449	
Łódzki	238,2	526	764,2	12,5	196	77	30	36	—	254	25	625,5	207,6	365	648,8	26,8	1 248	3 637,7	
Olsztyński	201	148	349	0,7	310	108	52,5	100	25	174	5	775,2	189	—	620	60	869	1 993,2	
Ostrowski	120	29.6	149,6	18,5	72·4	21,4	7,5	85,7	—	94	—	299,5	240	—	84,4-	66,8	390,2	833,3	
Poznański	120	298	418	24,5	148	61	—	50	25	112	—	420,5	138	230	70	64	502,4	1 340	
Rzeszowski	138	134	272	52,5	178	117	75	50	—	124,6	5	602,1	249	460	—	—	709	1 583,1	
Robotniczy II																			Brak sprawoz
Słupski				34	165,2	93,1	42,7	50	25	216,6	5	631,6							
Stalinogrodzki	305,4	92,8	388,2	18,3	118,6	94,5	21,5	49,5	25	186,2	—	513,6	186,9	334,5	276,4	73,4	871,2	1 773	
Szczeciński																			Brak sprawoz.
Warszawski	239,4	183,2	422,6	22,8	201	69,1	63,9	120	25	405,2	40	947,1	87,3	270	—	72,6	429,9	1 738,6	
Wrocławski	242,7	275,6	518,3	100,6	106,4	65,2	26,1	10	—	138,8	25	472,1	46,8	167,5	—	—	209,3	1 199,7	



I SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW NA ŻARZE

JESZCZE RAZ PRZEWYŻSZENIA I JESZCZE RAZ... PÓŁ MARATONU

DŁUGO głowiło się kierownictwo, jaką by tu konkurencję zaplanować na sobotę, 10 września. Kłopot polegał na dokonaniu wyboru: trójkąt czy ponownie przewyższenia? Spojrzenie na niebo i termometr zdawało się utwierdzać w przekonaniu, że... raczej trójkąt. Pięknie formujące się cumulusy jakby zapraszały szybowników do odbycia łatwej, przyjemnej podróży z Żaru do Radziechowych, stamtąd do Aleksandrowic i z powrotem na Żar. Ot, nic poważnego, głupie 55 km... A może zrobić docel, lub docel-powrót? Na przykład Żar—Bielsko—Żar?

Ciężka jest decyzja kierownictwa. Trójkąt? A jak chłopcy rozsieją się po drodze? Tu w górach nigdy nie wiadomo czy tzw. warunki „na byka" nagle się nie skończą. A może się powtórzy historia z dni 5 i 7 września, kiedy myśl o wykonaniu przelotu po trasie trójkąta okazała się fałszywa? Szkoda byłoby zmarnować dzień, tak jak wtedy.

Szybowce już od dawna stoją na starcie w pogotowiu. Widzę wreszcie prof. Humena, szybko idącego do swego stanowiska przy szybowcach. Krótka odprawa informacyjna. Ktoś biegnie do nas, do „meteo". Już wiem: powtarzamy sumę przewyższeń. Ta konkurencja musi się udać, dając jednocześnie pilotom możność ponownego wykazania swych umiejętności i zadokumentowania, że poprzednie wyniki w raz już odbytej tego rodzaju konkurencji nie były przypadkowe. Jednym słowem: robimy konkurencję na pewniaka!

*

I zrobiliśmy. Chłopcy latali bardzo dobrze. O godzinie...

Nie! Nie będę się powtarzał, wyliczając długie godziny i minuty startu poszczególnych zawodników, malując po raz n-ty powab jędrnych kształtów cumulusów, filuterność wiaterku (8—9 m/sek!) i odgłosy dobiegające ze startu (...Pilot gotów? Liny? itp.). Nie. Trzeba poszukać nowej formy! Ale jak ją u licha znaleźć!? Mózg — trę ręką po łysinie — jakby popadł w drzemkę, konceptu ani śladu... Z rozpaczą przywołuję do życia skromne resztki wygaszonego piekielnym żarem intelektu, marszczę brwi (nie pomaga), gryzę ołówek... Nic, kompletnie nic. Ani śladu nowej formy. Czy w ogóle ona istnieje? Z zazdrością i podziwem przypominam sobie dokładne rady i uczone dysputy o rodzajach formy literackiej, drukowane w „Nowej Kulturze", „Życiu Literackim"... Tak, oni tam wiedzą jak pisać, a ty, paskudziarzu, weź się lepiej... za lornetkę, tak, tak... i popatrz, jak chłopcy radzą sobie w powietrzu.

Przecież to oczywiste. Uspokojony wciskam papier i ołówek głęboko do kieszeni, reguluję ostrość potężnej lornety. Patrzę.

Latają pięknie. Ile uroku kryje się w samym tylko choćby zespołowym krążeniu kilkunastu szybowców w kominie termicznym, jak wspaniale błyszczą czerwienią lakieru skrzydła „Much", gdy pilot położy maszynę w głęboki zakręt... Jak potężne wrażenie robi dekoracja dzisiejszej konkurencji — porosłe gęstym lasem zbocza Jaworzyny, z dołu po prawej srebrna wstążka Soły, leciutko zmarszczona tafla jeziora, zamglone zarysy dalekiego Pilska, Baraniej! Nie, bracie, nie dasz rady, nie będziesz w stanie opisać niezwykłego piękna jesiennych, rozsłonecznionych dni na Żarze.

*

Było już dobrze po godzinie dwunastej, gdy z samego szczytu wieżyczki na „meteo" rozległ się okrzyk: „Mucha" siedzi w żabim kraju! To Kaczmarek, wyczerpawszy siły w walce z kapryśnym noszeniem i własną cierpliwość, „dojrzał" na wielkiej płaszczyźnie łąk u stóp Żaru nad Sołą. Ma chłop pecha. Dopiero po jakiejś godzinie wyholował go samolot i znów rzucił na pastwę wiatru, słońca, zboczówki i termiki, tych wszystkich wynalazków ery szybownictwa. Nie zrezygnował; ambitnie ruszył na swej białej „terce" do walki o wysokość. Znów go widać, jak penetruje zbocza Magurki szukając tajemniczych prądów, któreby go wyniosły wyżej, znów przerzucił się nad Międzybrodzie...

A inni — mają więcej szczęścia. W szkłach lornetki miga czarna piętnastka. Sobieszczański. Już drugi raz ostrym nurkiem wytraca wysokość, robiąc przewyższenie. Wkrótce zrobi to po raz trzeci, wykonując w pełni zadanie dnia. Z odległości pół chyba kilometra wwierca się do uszu przenikliwy gwizd powietrza. Warszawiak nie próżnuje, wziął się ostro do roboty, chcąc nadrobić zaległości z poprzednich dni. Pochylony, skurczony w kabinie swej maszyny, zdaje się wyzywać do walki potężne żywioły, tak zazdrośnie broniące swych tajemniczych ruchów.

Liczę szybowce znajdujące się w polu widzenia: Sobieszczański, Golba na jedenastce, Franek Kępka na ósemce, podchodzi do nich Kołodziej na dziesiątce. To cztery. O, jest jeszcze piąty: wysoko, ledwie widoczna szóstka. Pieczewskiego. Ale gdzie jest dwójka, Szyłkiewicz? Niedawno tu jeszcze był krążąc pracowicie około tysiąca metrów nad Kiczerką. Znikł. Uśmiecham się bezwiednie przypominając sobie sylwetkę tego wesołego chłopca, lubianego przez wszystkich kolegów (kawalarz, bardzo wrażliwy, o złotym sercu i... sporej dozie pecha). Pewnie dalej gdzieś szuka lepszych noszeń.

———

Znalazł się w końcu Jurek Szyłkiewicz. Nikt nie potrafił powiedzieć skąd. Ot, po prostu ujrzeliśmy go ni stąd ni zowąd krążącego spokojnie w jednym kominie ze swym imiennikiem Michalskim i Heniem Zydorczakiem, który zjawił się gościnnie na Żarze i popróbował wraz z zawodnikami górskiego latania na użyczonej mu przez kierownictwo „bisówce". Długo przecierałem szkła okularów: czary, nie czary?

Konkurencję zwyciężył Józek Pieczewski, legitymując się piękną sumą przewyższeń: 4 425 metrów. Na drugim miejscu ulokował się Jurek Sobieszczański, na trzecim Przemek Golba, czwartym miejscem pocieszył się Jurek Szyłkiewicz. Ci i jeszcze pięciu innych wykonali po trzy przewyższenia, spełniając bez reszty warunki konkurencji. Wśród niesklasyfikowanych (nie uzyskali przewyższeń) znalazł się tym razem Wawrzyniak, Wodzyński, Majewski. Gintrowski, Kaczmarek i Maluty.

*

Niedziela, jedenasty września. Czy myślicie, że zawodnicy odpoczywali? Nic podobnego. Punktualnie w południe pierwszy szybowiec ruszył ze startu na szybkościowy przelot docelowo-powrotny Kiczera—Magurka o łącznej długości trasy 20 km. Wybaczcie jednak, Czytelnicy, że obszernie nie napiszę o przebiegu tej konkurencji, ponieważ musiałbym... trochę „bujać". Wyścig widziałem bowiem tylko częściowo, tj. z jednego z punktów kontrolnych trasy, a więc — nie mogę dać całkowitego obrazu tej emocjonującej walki o minuty i sekudy jaka rozgorzała w południe i trwała przez kilkanaście godzin.

Chcąc w sposób skondensowany, a jednocześnie najbardziej prawdziwy powiedzieć coś o historii tego dnia, trzeba by bez wątpienia stwierdzić, że:

1. potwierdził swą klasę Pieczewski, zwyciężając ex equo z Wodzyńskim i osiągając na trasie dobrą średnią prędkość 57,2 km/h;
2. pokazał duże możliwości Wodzyński, latający dotąd nierówno;
3. ujawnili bojowość i zacięcie sportowe Michalski, Sobieszczański, Kołodziej, Szyłkiewicz i Majewski;
4. zawiódł trochę Franuś Kępka, Wawrzyniak i Golba.

———

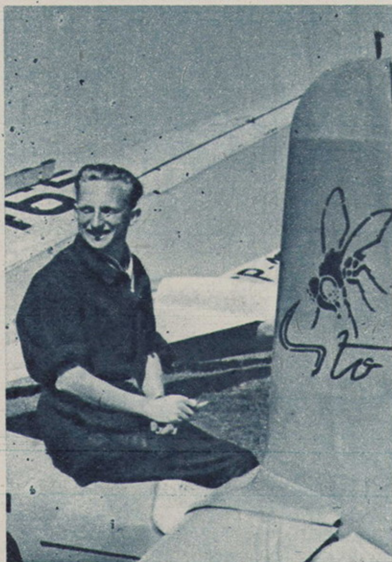
A jak z punktacją po pięciu konkurencjach, zapytacie? O, tu już trzeba z pełnym namaszczeniem przestudiować tabelkę. Konkurencja ta była bowiem ostatnią z przeprowadzonych na Żarze, decydującą o wynikach Mistrzostw.

*

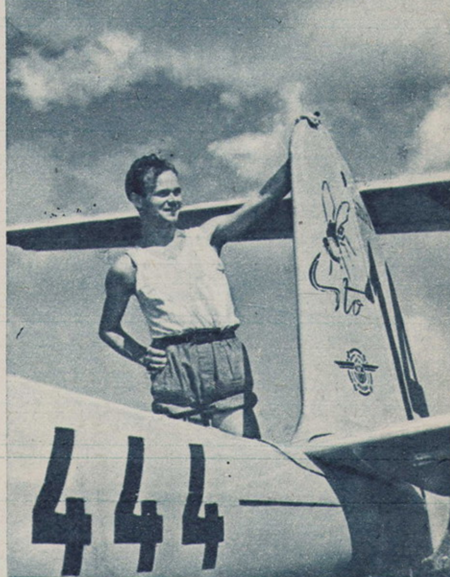
Słowo o organizacji. Cóż, muszę użyć dwóch: bez zarzutu. Mistrzostwa Juniorów mogą służyć przykładem niezwykle starannej, wprost drobiazgowej pracy ich kierownika, pracy prowadzonej w trudnych warunkach, przy — bądźmy szczerzy — trochę żenującym braku zainteresowania ze strony Zarządu Głównego.

Zabezpieczenie techniczne zawodów na miejscu — wzorowe, godne wielkiej pochwały. (Większość mechaników przecież do chwili przybycia na Żar miała mgliste pojęcie o specyfice startu z lin gumowych, a jednak w bardzo szybkim czasie, dzięki energii tow. Janicy, potrafiła przystosować się do nowej sytuacji i wypełniać swe obowiązki wzorowo).

Atmosfera sportowa — nie często taką się widzi. Powiem jedno: na pewno godna wielkich tradycji Ża-



Zbigniew Girulski reprezentował na Mistrzostwach Aeroklub Wrocławski. Jako jedyny zawodnik wykonał przelot docelowo-powrotny Żar—Aleksandrowice—Żar, w dniu 9 września br.



Eligiusz Wawrzyniak (Aeroklub Krakowski) zajął 4 miejsce w klasyfikacji indywidualnej. Wyróżniał się wśród kolegów wzorowo opanowaną techniką pilotażu i dużym zacięciem sportowym.

ru. Mocna dyscyplina wśród zawodników, wyrażająca się w pełnym zrozumieniu dążeń kierownictwa imprezy i jak najdalszym ich ułatwianiu.

Praca komisji — (milczę, bo byłem jej członkiem. Niech powiedzą piloci).

I wreszcie — **Wniosek, który mi się najbardziej nasuwa,** radosny, tak bardzo budujący nadzieje: **MAMY PEŁNĄ ŻYWOTNOŚCI, ENERGII I SPORTOWEGO ZACIĘCIA KADRĘ MŁODYCH WYCZYNOWCÓW!** Za mało ich dotąd widzieliśmy, zapatrzeni w „tych pierwszych dziesięciu". A oni są, jest ich wielu, jeszcze nie dostrzeżonych po aeroklubach. Niewidzialny dotąd „drugi garnitur", to coś... co nam **najwięcej** obecnie potrzeba.

NA PUNKCIE KONTROLNYM KICZERA

(Z wrażeń komisarza sportowego)

SZÓSTY września — trzeci dzień Mistrzostw. Nad południowym zboczem Żaru tłok: „Muchy" chodzą na żaglu, zarabiając wysokość do skoku na Magurkę lub Kiczerę, aby po zameldowaniu się nad jednym z tych dwóch punktów kontrolnych ruszyć w 40-kilometrową drogę, którą można by nazwać „wahadłową": z Kiczery na Magurkę, stamtąd z powrotem na Kiczerę, jeszcze raz na Magurkę... i jeszcze raz na Kiczerę. Bo wreszcie są warunki do rozegrania konkurencji, bo wreszcie „bogowie pogody" w meteo na Żarze dogadali się jakoś z siłami przyrody, a te zezwoliły łaskawie na czterokrotny przemarsz „setek" i „terek" między obu szczytami górskimi.

Od 10-tej siedzę z towarzyszem pod wieżą triangulacyjną na łysym czubku Kiczery i pełen emocji obserwuję start na Żarze, odległy stąd o 2 kilometry. Do mego wyposażenia, jako komisarza sportowego na punkcie kontrolnym trasy, należą: lornetka (6-krotna), zegarek, papier i ołówek do zapisywania czasu oraz numerów konkursowych i rejestracyjnych meldujących się nad szczytem szybowców. (Nieurzędowo — trzymam w pogotowiu aparat fotograficzny, w nadziei złapania na obiektyw co fotogeniczniejszych „Much"). Obok wieży wyłożyliśmy z białych płócien znak rozpoznawczy naszego punktu — krzyż, dobrze widoczny z powietrza.

Szybowce są już wysoko nad startem. Istny rój. Zaczynają meldować się nad taśmą, wyłożoną tuż obok budynku „meteo". Słychać stąd dobrze gwizd powietrza rozcinanego płatami pikujących nad taśmę „Much". Już, już przelatują, jedna za drugą, i natychmiast... suną w moim kierunku. A więc — najpierw lecą nad moje stanowisko. Jestem gotów na ich przyjęcie.

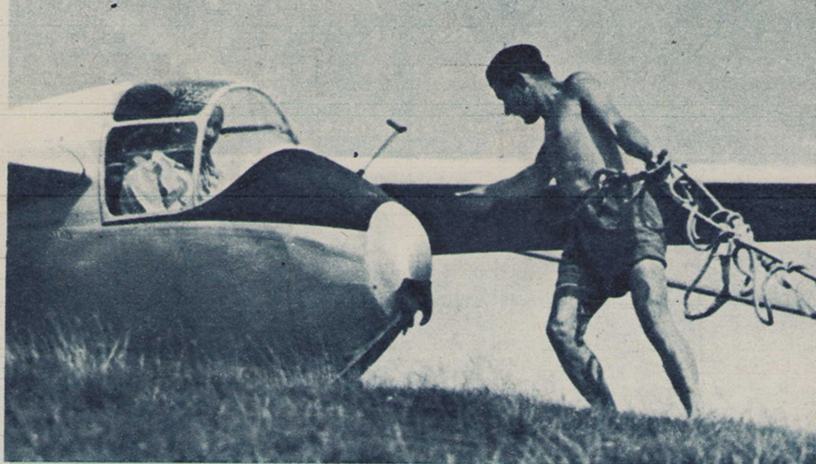
Godzina 12.50. Słońce pali niesamowicie. Leżę na plecach i za wszelką cenę usiłuję opanować wzrastającą emocję. W szkłach lornetki ukazuje się wrzecionowaty kształt kadłuba „Muchy". Prowadzę ją „na celowniku" już z daleka, aby w chwili wykonywania przez maszynę zakrętu nad krzyżem odczytać numer konkursowy. Gwizd wzmaga się. Już odczytuję numer: 5. A więc jako pierwszy zameldował się nad punktem kontrolnym na Kiczerze Jerzy Michalski, jeden z trójki reprezentantów Aeroklubu Warszawskiego. Szybowiec zatacza przepisowy krąg 540 stopni i wraca w kierunku Magurki, na zachód. Mój pomocnik szybko zapisuje numer i czas przelotu zawodnika. Tuż za Michalskim melduje się 14-ka — Wawrzyniak, za nim Girulski (13-ka).

Wszyscy nalatują w krótkich odstępach czasu. Suną jak szatany nad drugi punkt kontrolny trasy. Trochę denerwuję się — nie wszystkie numery są łatwo czytelne. Nie mam w tej chwili czasu na zastanowienie się dlaczego tak jest. Albo lornetka „do bani", albo — i to jest bardziej prawdopodobne — numery są źle namalowane na dolnej płaszczyźnie skrzydła.

Dłuższa przerwa. Komentujemy żywo sposób meldowania się dotychczas zanotowanych pilotów. Nie ma właściwie zastrzeżeń, bo robili to na odpowiedniej wysokości (do 600 m nad punktem), z przepisowym przechyleniem maszyny i pełnym okrążeniem znaku.

— Byczo! — krzyczę do kolegi. — Czekamy na następnych!

A następny, o, właśnie już leci. Biała „Mucha-ter" ukazuje się od strony Żaru. Już ją mam! Czarne cyfry na skrzydłach rosną w soczewkach lornetki. — Trójka! Numer rejestracyjny tysiąc pięćdziesiąt pięć! Rzut okiem na listę upewnia mnie, że to Tadeusz Kaczmarek, reprezentant Poznania (i nota bene jeden z najaktywniejszych korespondentów „Skrzydlatej"). Szybko rejestrujemy czas przelotu i numer szybowca. W tem skądś z wysoka słyszę najwyraźniej, że ktoś krzyczy: „Widzisz?"



W kabinie „Muchy-ter" siedzi gotowy do lotu Tadeusz Kaczmarek (Aeroklub Poznański). Linę podczepia do szybowca Leopold Kubaczka.

Patrzymy po sobie zaniepokojeni. Biała „Mucha" jeszcze krąży nad nami. Nagle olśnienie: to on, pilot krzyczy. Chce się upewnić, czy dobrze widzimy numer szybowca. Wrzeszczymy z dołu jak możemy najgłośniej: Widzę!!! Gazu!

Zrozumiał nas. Uspokojony wychodzi z krążenia i leci na zachód. Znów nastawiamy uszy: z góry słychać słowa jakiejś wesołej piosenki. Uśmiechamy się do siebie, bardzo zadowoleni. To pilot śpiewa. Strasznie nam się podobał ten wynalazek w dziedzinie łączności pomiędzy szybowcem i ziemią. — Lepiej by było, żeby krzyczał jaki ma numer — mówi mój towarzysz, mimowoli racjonalizując pomysł Kaczmarka — to by jeszcze bardziej ułatwiło nam robotę...

Kładę się na wznak i wytrzeszczam oczy w niebo. Trzeba bardzo uważać. Już zbliżają się następne „Muchy". Nagle odczuwam bolesne ukłucie w szyję, potem drugie — w kark, i znów w policzek. Co do diabła! Zrywam się jak oparzony i widzę, że mój pomocnik z wykrzywioną twarzą skacze i macha energicznie rękoma — Mrówki! — krzyczy. — Latające!

Rzeczywiście. Nad nami — istne miliony fruwających mrówek, które atakują z zajadłością. Ukłucia palą, swędzą i po prostu przyprawiają o wściekłość. Jesteśmy spowici w ogromną chmurę złośliwych owadów. A tu już „Muchy" prawie nad nami. Wierzgając, podskakując czynimy swą powinność komisarzowską, odczytujemy numery, notujemy czas, zwijamy się jak w ukropie. Przeżywamy bowiem podwójny nalot: „Much" i... mrówek. Co za natrętne bydlaki! — klnę pod adresem tych mniejszych.

No, nalot się skończył. I jednych i drugich. Z ciekawości patrzę przez lornetkę w kierunku dachu „meteo", gdzie „urzędują" przewodniczący komisji sportowej mgr Golański i inż. Witkowski, ten ostatni przy lunecie i nie mogę powstrzymać się od radosnego okrzyku: — Oni też skaczą! Mój towarzysz patrzy na mnie pytająco: — Kto? Kto skacze?

— Ci na meteo! Ich też żrą mrówki!

Ryczymy obaj ze śmiechu. Człowiek jednak jest wredny. Ileż w nim złośliwości. A już komisarze sportowi mają jej chyba najwięcej.

Częstotliwość przylotu szybowców zmniejsza się. Mijają minuty i godziny. Patrzę na listę z zanotowanymi numerami konkursowymi szybowców: po trzy razy meldowały się nad naszym punktem kontrolnym na Kiczerze — czternastka, szóstka, i trójka. Wynika z tego, że — jeśli oczywiście dolecieli nad taśmę wyłożoną na Żarze — ci właśnie piloci w pełni ukończyli konkurencję, przebywając 40-kilometrową trasę wyścigu między punktami Magurka-Kiczera. Czternastka to Eligiusz Wawrzyniak (Kraków), szóstka — Józef Pieczewski (Łódź), trójka — Tadeusz Kaczmarek (Poznań). Inni, jak widać, nie wykonali zadania w stu procentach.

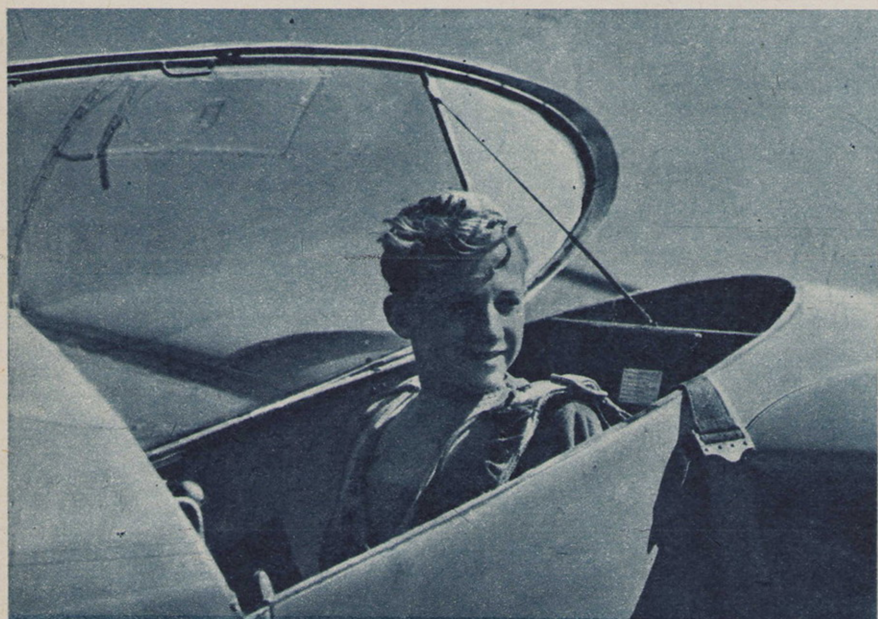
Wiatr, dotychczas wiejący dość mocno, przestaje już szarpać białą płócienną taśmę krzyża na naszym stanowisku. Robi się coraz bardziej cicho. Jeszcze widzę przez lornetkę jakieś dwie „Muchy" hen za doliną Soły, jeszcze ktoś próbuje podreperować się w okolicach Magurki. To już koniec wyścigu. Promienie słońca powoli tracą swą intensywność.

Patrzymy na Żar. Wygląda teraz wspaniale: w złotych blaskach słońca, wyraźny jak na dłoni, groźny i majestatyczny, przywodzi na myśl obraz górskiej warowni, panującej nad okolicą. Słychać jak na starcie śpiewają.

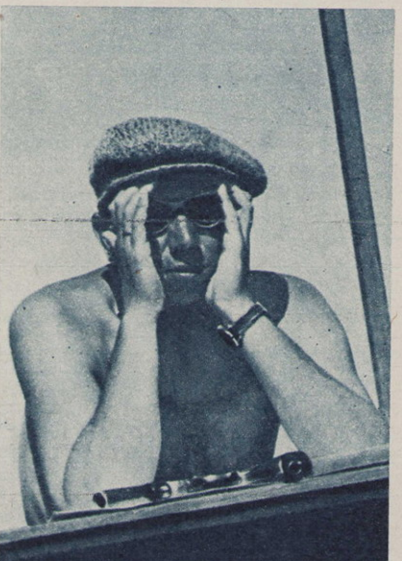
Mimo woli przypominam sobie fragment wstępu, w jaki pilocii uczestnicy letnich kursów szybowcowych na Żarze zaopatrzyli swą kronikę: „...Chcemy by była ona żywą, gorącą historią tej góry, która przeszła do historii naszego szybownictwa. ...Chcemy, by ci, którzy pragnęli wymazać Żar z naszych dzienników lotów, wyczytali na kartkach tego zeszytu ten zapał i entuzjazm, z jakim tu przyjechaliśmy i pracujemy...

...Niech każda godzina w powietrzu mówi o tym, że Żar żyje i żyć musi!".

JERZY ZARĘBSKI



Franciszek Kępka z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, najmłodszy uczestnik Mistrzostw (15 lat), przez cały czas był poważnym konkurentem do pierwszego miejsca. W klasyfikacji indywidualnej zajął 5 miejsce, dystansując wielu starszych kolegów. Foto: B. Koszewski (7)



Uff, jak gorąco! Chłopcy latają dobrze, chyba nie zajdzie potrzeba użycia tej oto rakietnicy — myśli pewnie kierownik Mistrzostw prof. Humen.

BIULETYN AEROKLUBU P.R.L. Nr 224

ZATWIERDZONE WYCZYNY

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny szybowcowe jako rekordy krajowe w klasie D:

KATEGORIA I — SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Edward Makula (Aeroklub Śląski), na szybowcu „Jaskółka-Z" SP-1522, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zblewo—Lisie Kąty (206,4 km), dnia 14 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **67,304 km/h**

KATEGORIA II — SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Henryk Zydorczak (Aeroklub Ostrowski) z pasażerem **Eugeniuszem Olesiem**, na szybowcu „Bocian" SP-1564, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zblewo—Lisie Kąty, dnia 14 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **66,048 km/h**

Kobiecy rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Maksymiliana Czmielówna (Aeroklub Wrocławski) z pasażerką **Heleną Niezabytowską**, na szybowcu „Bocian" SP-1551, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zblewo—Lisie Kąty, dnia 16 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **50,341 km/h**

Rekord krajowy prędkości przelotu po trasie trójkąta 300 km

Henryk Zydorczak (Aeroklub Ostrowski), z pasażerem **Zbigniewem Jamrozem**, na szybowcu „Bocian" SP-1564, na trasie, Lisie Kąty—Stężyca—Zakrzewo—Lisie Kąty, dnia 16 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **50,326 km/h**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny spadochronowe jako rekordy krajowe w klasie F:

KATEGORIA I — SKOKI INDYWIDUALNE (DZIEŃ)

Rekord krajowy celności skoku z wysokości 1.500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu.

Paweł Lipowczan (Aeroklub Warszawski), skok z samolotu „CSS-13" SP-AEO, dnia 23 sierpnia 1955 r., na lotnisku Warszawa—Gocław.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **25,20 m**

Kobiecy rekord krajowy celności skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

Aleksandra Wojtkowiak (Aeroklub Poznański), skok z samolotu „CSS-13", dnia 6 sierpnia 1955 r., na lotnisku Poznań—Kobylnica.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **71,50 m**

Romana Skatulska (Aeroklub Warszawski), skok z samoltu „CSS-13" SP-ACH, dnia 23 sierpnia 1955 r. na lotnisku Warszawa—Gocław.
Średnia odległość lądowania dwóch skoków **40,35 m**

KATEGORIA II — SKOKI GRUPOWE (DZIEŃ)

Kobiecy rekord krajowy wysokości skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu (grupa 3 skoczków).

Romana Skatulska, Bożena Strzyżewska, Lucyna Bajewska, (Aeroklub Warszawski), z samolotu „Li-2" LAN, w dniu 13 sierpnia 1955 r., w rejonie lotniska Warszawa—Gocław.
Wysokość skoku **4 710 m**

Komisja Sportowa APRL zatwierdziła następujące wyczyny jako diamenty do Złotych Odznak Szybowcowych:

Diament za przelot ponad 500 km

5 (24) **Konrad Wiciński** — na szybowcu „Jaskółka" SP-1546, na trasie: Supraśl k/Białegostoku—Sobótka, dnia 12 sierpnia 1955 r. **520 km**

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

15(100) **Jerzy Grzędzielski** — na szybowcu „Jaskółka" SP-1329 na trasie Kielce—Poznań, dnia 5 czerwca 1955 r. **305 km**

16(101) **Leszek Kuciński** — na szybowcu „Bocian" SP-1559 na trasie Rzeszów—Kraków — Rądymno, dnia 18 czerwca 1955 r. **328 km**

Komisja Sportowa APRL przyznała Złote Odznaki Szybowcowe następującym pilotom:

5(118) **Roman Gajos**
- przewyższenie: Kielce, dnia 15. 7. 1955 r. na szybowcu „Jaskółka" SP-1329 3025 m
- przelot: Cisów—Aleksandrów—Kajetanów, dnia 5.6.1955 r. na szybowcu „Mucha" SP-955 303 km

6(119) **Leszek Kuciński**
- przewyższenie: Rzeszów, dnia 29. 7. 1955 r. na szybowcu „Bocian" SP-1559 3 280 m
- przelot: Rzeszów — Kraków — Radymno, dnia 18.6.1955 r. na szybowcu „Bocian" SP-1559 328 km

7(120) **Franciszek Różański**
- przewyższenie: Bydgoszcz, dnia 25. 8. 1955 r. na szybowcu „Bocian" SP-1554 3 400 m
- przelot: Fordon—Żółtki, dnia 19. 9. 1954 r. na szybowcu „Mucha", SP-1082 325 km

Komisja Sportowa APRL przyznała Srebrne Odznaki Szybowcowe następującym pilotom:

62(926) **Marek Studziński**
- długotrwałość: 17.5.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 08 min
- przewyższenie: 29.7.55 r. „Mucha" 1025 m
- przelot: 27.5.55 r. „Mucha" 61 km

63(927) **Stefan Kuleszyński**
- długotrwałość: 14.5.55 r. na szyb. „Mucha" 6 h 02 min
- przewyższenie: 26.5.55 r. „Mucha" 1290 m
- przelot: 27.5.55 r. „Mucha" 85 km

64(928) **Jan Chodowiec**
- długotrwałość: 4.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 29 min
- przewyższenie: 3.6.55 r. „Mucha" 1175 m
- przelot: 5.6.55 r. „Mucha" 68 km

65(929) **Sławomir Kwiatkowski**
- długotrwałość: 29.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 02 min
- przewyższenie: 6.8.54 r. „Mucha" 1350 m
- przelot: 15.7.55 r. „Mucha" 110 km

66(930) **Stanisław Wasil**
- długotrwałość: 7.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 06 min
- przewyższenie: 7.6.55 r. „Mucha" 1300 m
- przelot: 15.7.55 r. „Mucha" 62 km

67(931) **Kazimierz Tomaszkiewicz**
- długotrwałość: 18.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 18 min
- przewyższenie: 18.6.55 r. „Mucha" 1055 m
- przelot: 23.7.55 r. „Mucha" 65 km

68(932) **Karol Gawora**
- długotrwałość: 31.7.52 na szyb. „Mucha" 7 h 12 min
- przewyższenie: 23.5.54 r. „Komar" 1600 m
- przelot: 24.7.54 r. „Mucha" 54 km

69(933) **Alfred Bzyl**
- długotrwałość: 4.6.55 r. na szyb. „Mucha" 7 h 06 min
- przewyższenie: 4.6.55 r. „Mucha" 1900 m
- przelot: 30.7.55 r. „Mucha" 75 km

70(934) **Zbigniew Zwoliński**
- długotrwałość: 6.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 12 min
- przewyższenie: 6.6.55 r. „Mucha" 1200 m
- przelot: 30.7.55 r. „Mucha" 52 km

71(935) **Olga Sańczyk**
- długotrwałość: 23.7.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 03 min
- przewyższenie: 23.7.55 r. „Mucha" 1100 m
- przelot: 31.7.55 r. „Mucha" 60 km

72(936) **Kazimierz Kiszka**
- długotrwałość: 1.8.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 15 min
- przewyższenie: 15.7.55 r. „Mucha" 1200 m
- przelot: 2.8.55 r. „Mucha" 70 km

73(937) **Grzegorz Floriańczyk**
- długotrwałość: 19.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 08 min
- przewyższenie: 19.6.55 r. „Mucha" 1300 m
- przelot: 3.8.55 r. „Mucha" 180 km

74(938) **Stanisław Misiuna**
- długotrwałość: 18.7.55 r. na szyb „Mucha" 5 h 25 min
- przewyższenie: 3.8.55 r. „Mucha" 1400 m
- przelot: 3.8.55 r. „Mucha" 60 km

75(939) **Mikołaj Kołodko**
- długotrwałość: 29.7.55 r. na szyb. „Mucha" 6 h 27 min
- przewyższenie: 9.8.55 r. „Mucha" 1550 m
- przelot: 4.8.55 r. „Mucha" 60 km

76(940) **Jan Jagodzik**
- długotrwałość: 25.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 25 min
- przewyższenie: 2.7.55 r. „Mucha" 2150 m
- przelot: 10.8.55 r. „Mucha" 56 km

77(941) **Włodzimierz Wierzba**
- długotrwałość: 23.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 06 min
- przewyższenie: 17.6.55 r. „Mucha" 1250 m
- przelot: 11.8.55 r. „Mucha" 52 km

78(942) **Edmund Bańczerowski**
- długotrwałość: 14.8.55 r. na szyb. „Mucha" 6 h 12 min
- przewyższenie: 13.8.55 r. „Mucha" 1250 m
- przelot: 4.8.55 r. „Mucha" 62 km

79(943) **Zofia Widort**
- długotrwałość: 6.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 06 min
- przewyższenie: 4.6.55 r. „Mucha" 1625 m
- przelot: 12.8.55 r. „Mucha" 125 km

89(944) **Marian Błaszczak**
- długotrwałość: 19.6.55 r. na szyb. „Mucha" 7 h 37 min
- przewyższenie: 17.8. 55 r. „Mucha" 1650 m
- przelot: 1.8.55 r. „Mucha" 100 km

81(945) **Irena Pietrzak**
- długotrwałość: 13.6.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 06 min
- przewyższenie: 17.8.55 r. „Żuraw" 1200 m
- przelot: 17.8.55 r. „Żuraw" 55 km

82(946) **Paweł Kuczerenko**
- długotrwałość: 25.6.55 r. na szyb. „Komar" 6 h 23 min
- przewyższenie: 25.6.55 r. „Komar" 1600 m
- przelot: 21.8.55 r. „Komar" 150 km

83(947) **Edward Michta**
- długotrwałość: 20.8.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 35 min
- przewyższenie: 22.8.55 r. „Mucha" 1750 m
- przelot: 22.8.55 r. „Mucha" 68 km

84(948) **Kazimierz Pela**
- długotrwałość: 10.12.51 r. na szyb. „Mucha" 5 h 18 min
- przewyższenie: 22.8.55 r. „Mucha" 1000 m
- przelot: 22.8.55 r. „Mucha" 61 km

85(949) **Bolesław Karszniewicz**
- długotrwałość: 17.6.52 r. na szyb. „Jeżyk" 5 h 35 min
- przewyższenie: 9.6.52 r. „Jeżyk" 1360 m
- przelot: 26.8.55 r. „Mucha" 70 km

86(950) **Andrzej Gawlik**
- długotrwałość: 27.8.55 r. na szyb. „Komar" 6 h 03 min
- przewyższenie: 5.9.54 r. „Mucha" 1325 m
- przelot: 27.8.55 r. „Komar" 68 km

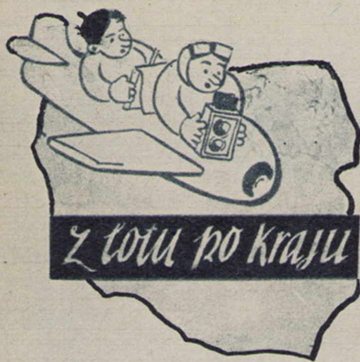
87(951) **Jan Koniarek**
- długotrwałość: 22.8.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 26 min
- przewyższenie: 27.8.55 r. „Mucha" 1050 m
- przelot: 26.8.55 r. „Mucha" 52 km

88(952) **Jan Szade**
- długotrwałość: 25.6.53 r. na szyb. „Mucha" 6 h 09 min
- przewyższenie: 27.8.55 r. „Mucha" 1170 m
- przelot: 2.7.55 r. „Mucha" 85 km

89(953) **Henryk Turski**
- długotrwałość: 22.8.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 06 min
- przewyższenie: 27.8.55 r. „Mucha" 1390 m
- przelot: 26.8.55 r. „Mucha" 53 km

90(954) **Henryk Mikołajczuk**
- długotrwałość: 18.7.55 r. na szyb. „Mucha" 5 h 35 min
- przewyższenie: 28.8.55 r. „Mucha" 1150 m
- przelot: 4.8.55 r. „Mucha" 60 km

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK



Kiedy ożyje wieża na Solcu

MIJA rok, jak do „Skrzydlatej" napisałem o niewykorzystaniu wieży spadochronowej w Warszawie na Solcu. Nie wiem czy notatka poskutkowała, faktem jest jednak, że koło wieży wszczął się ruch. Trwał on jednak krótko i ograniczył się do wybudowania... tajemniczego kiosku u podstawy wieży. To wszystko. Od tamtego czasu nikt nie zakłócił spokoju wieży, stoi nietykalna, aż żal patrzeć.

Notatki na ten temat ukazujące się systematycznie w prasie także nie zmieniają sytuacji. A było ich sporo; zaryzykuję twierdzenie, że honoraria za wzmianki na ten temat przekroczą wkrótce koszt budowy wieży. Wstyd — do czego prowadzi biurokracja odpowiedzialnych za taki stan rzeczy czynników.

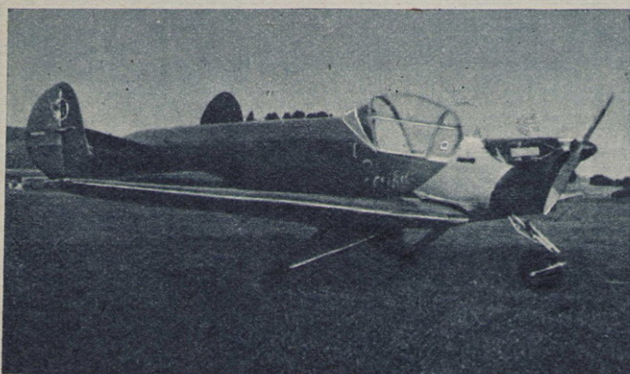
Może tegoroczny Tydzień LPŻ zapisze w swojej historii inaugurację wieży spadochronowej na Solcu? Zobaczymy!!!

Jacek Ejsmond
Warszawa

Dziękuję za pomoc przy „Czajce"

ZA pośrednictwem redakcji „Skrzydlatej Polski" składam gorące podziękowania Zarządowi Głównemu LPŻ, a szczególnie gen. Turskiemu i tow. Janicy oraz Kierownictwu i Pracownikom Aeroklubu Kieleckiego za pomoc, jaką mi okazali przy budowie mojej konstrukcji — prototypu samolotu sportowego „Czajka". Wierzę, że tylko wspólne zrozumienie idei lotniczej da dobre i pełne wyniki. Dlatego też szczęśliwy jestem, że nie byłem osamotniony w pracy i zapewniam, iż zaufanie jakim mnie obdarzono dodaje mi inicjatywy i zapału do osiągnięcia pełnego efektu mojej konstrukcji.

Stanisław Sobkow
pracownik
Aeroklubu Kieleckiego

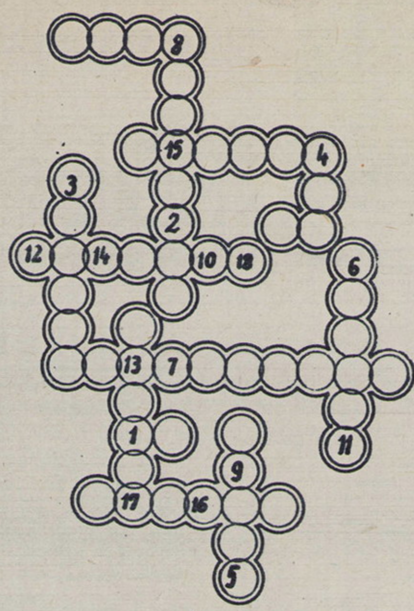


Samolot „Czajka"

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH

REDAGUJE MGR H. DĄBROWSKI

NIBY TO KRZYŻÓWKA



Z poniższego fragmentu piosenki lotniczej trzeba wybrać niektóre wyrazy i wpisać je do figury w ten sposób, by powstała normalna krzyżówka. Litery przypadające w kółkach z liczbami uszeregowane według kolejności od 1 do 18 dają rozwiązanie.

Tekst piosenki:

...Bo gdy jesteś, gdy jesteś już pilotem,
Mieszkającym zazwyczaj pośród gwiazd,
Wtedy pierwsze są dla ciebie samoloty,
A dziewczęta, na dziewczęta przyjdzie czas...

Zenon Szymański — Warszawa

RECENZJE

W W. Boicow — „NORMALIZOWANIJE PRISPOSOBLENIJA DLA ZBORKI AGREGATOW SAMOLOTA" — (Normalizacja oprzyrządowania dla montażu podzespołów samolotu). Oborongiz 1955. Str. 233.

Produkcja współczesnego samolotu składa się z szeregu bardzo skomplikowanych operacji technologicznych. Montaż podzespołów skrzydła, kadłuba itp. wymaga specjalnie zaprojektowanych przyrządów umożliwiających właściwe, dokładne ustawienie elementów podzespołu. Normalizacja tych przyrządów upraszcza w ogromnym stopniu pracę konstruktora przyrządów, jak również umożliwia szybkie dostosowanie oprzyrządowania do produkcji nowych typów samolotów, zmniejszając ogólny cykl przygotowania produkcji jak również jej koszt. Normalizacja poprzez dobór najwłaściwszych konstrukcji przyrządów przyczynia się do zwiększenia dokładności wykonania podzespołu.

Książka o powyższym tytule, poświęcona temu zagadnieniu, stanowi podręcznik dla pracowników lotnictwa zajmujących się konstrukcją oprzyrządowania do produkcji samolotów.

Szereg interesujących wiadomości mogą tu niewątpliwie znaleźć wszyscy technolodzy i inni pracownicy zatrudnieni przy produkcji samolotów. Książka może służyć również i pracownikom innych gałęzi przemysłu maszynowego, w których występuje zagadnienie oprzyrządowania. Książka składa się z trzech rozdziałów — w pierwszym podano krótkie wiadomości o procesach technologicznych przy montażu podzespołów samolotu i o określeniu niezbędnego oprzyrządowania a także o normalizacji tego oprzyrządowania i jej techniczno-ekonomicznego znaczenia.

W rozdziale drugim omówiono znormalizowane konstrukcje oprzyrządowania, metodę ich projektowania i obliczania. W ostatnim rozdziale podano wiadomości o procesach technologicznych i wyposażeniu przy wykonaniu oprzyrządowania montażowego. W dodatku podano tablice i wykresy ułatwiające obliczenie w praktyce sztywności oprzyrządowania.

Książka stanowi pierwsze tego rodzaju opracowanie w literaturze radzieckiej, a zdaje się nawet światowej. W naszych warunkach praca ta może oddać ogromne usługi ludziom przemysłu lotniczego jak również studentom specjalności płatowcowej wydziału lotniczego.

Książka jako bardzo ważna dla gospodarki narodowej, powinna być szybko przetłumaczona i udostępniona jak najszerszym rzeszom czytelników.

J. R.

CAŁOROCZNE ZAWODY SZYBOWCOWE „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Komunikat nr 16

OSTATNI nasz Komunikat — Nr 15, podawał wyniki i klasyfikację bieżącą Całorocznych Zawodów Szybowcowych na dzień 31 lipca. Wydawało się wtedy, że do końca sezonu nie zajdą już w punktacji czołówki poważniejsze zmiany i że nikt nie odbierze pierwszego miejsca Ludwikowi Misiekowi, który miał wysoką przewagę blisko 1 000 pkt. nad następną w tabeli Lucyną Bajewską. Tymczasem słoneczny sierpień sprowokował dość liczną grupę zawodników do jeszcze jednego zrywu wyczynowego, przynosząc w efekcie bardzo zasadnicze i do pewnego stopnia rewelacyjne przesunięcia na czołowych pozycjach.

Fakt ten notujemy z dużym zadowoleniem, bo ambitna walka zawodników, przybierająca na intensywności właśnie w końcowym etapie turnieju, świadczy o niesłabnącym, a przeciwnie — stale wzrastającym zainteresowaniu pilotów naszą imprezą.

Bohaterem tej walki jest w tej chwili **Franciszek Niechwiejczyk** z Aeroklubu Warszawskiego, który zademonstrował w ostatnich tygodniach wspaniały finisz. Przyczajony dotąd ze swym 355 km przelotem docelowym na dalekiej, bo niemal dwudziestej pozycji w tabeli, wykonał on w sierpniu docel powrotny 268 km oraz przelot po trasie trójkąta z prędkością 62,3 km/h i osiągnął w sumie 7 627 pkt. Wyszedł tym samym zdecydowanie na pierwsze miejsce, dystansując dotychczasowego lidera — Misieka przewagą prawie 1 500 pkt. Misiek spadł zresztą z pierwszego miejsca od razu na trzecie, które „ustąpił" mu **Ludwik Merło** z Aeroklubu Bydgoskiego, sam wychodząc na drugie. Swój przelot docelowy i przelot po trasie trójkąta dopełnił on mianowicie docelem powrotnym 170 km i uzyskał w sumie 6 372 pkt. Zajmująca czwarte miejsce **Lucyna Bajewska** z Aeroklubu Warszawskiego ma wprawdzie jeszcze do wykonania I konkurencję — przelot docelowy, ale nie wydaje się, żeby mogła poprawić swoją lokatę. Zwłaszcza, że Misiek ma także... miejsce na wynik w przelocie docelowo-powrotnym, którym może skutecznie zaatakować drugą pozycję Merły. Niechwiejczyka natomiast raczej nie jest w stanie dogonić, gdyż musiałby w tym celu wykonać docel powrotny rzędu 190 km, co w warunkach termicznych września czy października wydaje się mało prawdopodobne.

Tak więc Aeroklub Warszawski, który na krótki okres czasu utracił prowadzenie w klasyfikacji indywidualnej, odzyskał je z powrotem i chyba już utrzyma do ostatecznego zwycięstwa. W nieoficjalnej punktacji klubowej przoduje również Warszawa, której sześciu reprezentantów znajduje się w pierwszej dwudziestce tabeli. Bydgoszcz ma w pierwszej dwudziestce również sześciu przedstawicieli, a Wrocław i Kielce po dwóch.

Szczegółowa klasyfikacja pierwszych dwudziestu miejsc w Całorocznych Zawodach Szybowcowych przedstawia się następująco:

1.	Franciszek Niechwiejczyk wykonał konk. I, II, III.	—	7 627 pkt.
2.	Ludwik Merło wyk. konk. I, II, III.	—	6 372 „
3.	Ludwik Misiek wyk. konk. I, III.	—	6 162 „
4.	Lucyna Bajewska wyk. konk. II, III.	—	5 312 „
5—6.	Sławomir Makaruk wyk. konk. II, III.	—	4 916 pkt.
5—6.	Adam Brzoza wyk. konk. II, III.	—	4 916 „
7.	Jerzy Dąmbski wyk. konk. II.	—	4 740 „
8.	Tadeusz Śliwak wyk. konk. II, III.	—	4 294 „
9.	Maksymiliana Czmielówna wyk. konk. II.	—	3 856 „
10.	Bolesław Kochanowski wyk. konk. I, III.	—	3 819 „
11.	Czesław Cnotliwy wyk. konk. I, III.	—	3 698 „
12.	Jan Rudnicki wyk. konk. III.	—	3 592 „
13.	Sławomir Cetner wyk. konk. II, III.	—	3 335 „
14.	Zbigniew Żółkoś wyk. konk. III.	—	3 232 „
15.	Roman Sochacki wyk. konk. III.	—	3 016 „
16.	Janusz Ruge wyk. konk. III.	—	2 932 „
17.	Franciszek Różański wyk. konk. III.	—	2 860 „
18.	Ryszard Policki wyk. konk. III.	—	2 236 „
19.	Jerzy Pomianowski wyk. konk. III.	—	2 080 „
20.	Roman Gajos wyk. konk. III.	—	2 020 „

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" w nr. 41 (223) otrzymuje ob. Jacek Ejsmond z Warszawy za korespondencję pt. „Kiedy ożyje wieża na Solcu?"

Nagrodę miesiąca (100 zł) w naszym stałym konkursie przeznaczamy dla ob. Zbigniewa Matlaka z Libląża za korespondencję pt. „Polska opona modelarska", zamieszczoną w nr. 38 (220).



ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 4 października 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5507/C B-6-125931

Odrzutowcem PO ŚWIECIE

Svazarmowcy biją rekordy samolotowe

NASI czechosłowaccy koledzy, dysponując bogatym wyborem typów samolotów sportowych własnej konstrukcji, wykazują dużą aktywność wyczynową. Serię rekordów rozpoczął szybownik bratislawski Tomasz Manka, który w dniu 30 maja, podczas zawodów szybowcowych we Vrchlabi, wykonywał wzlot meteorologiczny na samolocie „Sokol" i uzyskał na nim z pomocą fali halniakowej wysokość 6105 m. Wynik ten jest krajowym rekordem w klasie samolotów o ciężarze od 500 do 1000 kG.

Po zakończeniu zawodów szybowcowych przeprowadzono we Vrchlabi jednodniowy konkurs samolotowy, z zadaniem ustalenia rekordów szybkości na trasie zamkniętej. Loty wykonywano po trasie trójkątnej 100 km, którą przelatywano wielokrotnie, zależnie od zadanej długości trasy. W konkursie wzięło udział 10 pilotów na samolotach „Sokol" i „Aero 45". Uzyskano szereg cennych doświadczeń i ustalono 6 rekordów krajowych, zapełniając puste miejsca w tabeli.

W dwa tygodnie później ambitny aeroklub w Brnie zorganizował próbę pobicia tych rekordów i ustalenia nowych. Na starcie stanęli piloci Stastny Lubomir i Novak Franciszek, obydwaj na samolotach typu „Sokol", kat. 500—1000 kG. Podobnie jak we Vrchlabi, wszystkie loty wykonywano wzdłuż trasy trójkątnej o długości 100 km. Stastny, specjalizując się w szybkości lotu po trasie zamkniętej, ustalił 4 rekordy szybkości, a mianowicie:

na trasie	100 km — 255	km/h
„ „	500 km — 245	km/h
„ „	1000 km — 244	km/h
„ „	2000 km — 239,5	km/h

Warto zaznaczyć, że rekord świata dla trasy 2000 km wynosi 241 km/h.

Pilot Novak zaatakował i pobił rekord długości lotu po trasie zamkniętej. W ciągu 15 godzin 36 minut okrążył on 31 razy trasę trójkątną 100 km, uzyskując wynik ok. 3100 km. Jest to nie tylko rekord czechosłowacki ale i nowy rekord świata i to znacznie lepszy od poprzedniego (2500 km), który ustalił pilot belgijski, Goemans!

Sukces Novaka poprzedziły drobiazgowe przygotowania samolotu. W kabinie umieszczono w miejsce drugiego fotela dodatkowe zbiorniki paliwa, zwiększając jego całkowity zapas do 405 litrów. Zbiornik oleju powiększono do objętości 22 litrów. Drewniane śmigło seryjnego „Sokola" wymieniono na metalowe, o skoku nastawnym na ziemi.

Niemniej troskliwie przygotowywał się pilot. Trening swój w lotach długotrwałych rozpoczął od przedłużania dziennego nalotu w lotach szkolnych z uczniami (Novak jest instruktorem aeroklubu w Brnie). Następnie przeprowadził kilka treningowych lotów cztero- i pięciogodzinnych po trasie trójkątnej 100 km, wdrażając się w technikę wykonywania regulaminowych okrążeń na wierzchołkach trasy. Na kilka dni przed próbą ostateczną Novak wykonał 8-godzinny lot treningowy.

Start do rekordowego lotu nastąpił o godz. 4 rano, lądowanie przed zmrokiem. Po 25 okrążeniach trasy Novak otrzymał przez radio gratulacje z okazji pobicie rekordu świata.

Czynna postawa svazarmowców może służyć za wzór dla naszych wyczynowych pilotów samolotowych. Czas najwyższy, by także u nas pomyślano o pustych pozycjach tabeli rekordów. Wydaje się, że np. w tradycyjnym obozie halniakowym w Jeleniej Górze powinien wziąć udział samolot przystosowany do pobicia światowego rekordu wysokości w kategorii 500—1000 kG. Z pomocą fali zadanie to wydaje się całkiem realne. Również wytyczenie trasy trójkątnej 100 km celem ustalenia rekordów szybkości i długości trasy, nie nastręczy chyba specjalnych trudności, zwłaszcza, że posiadamy w tym duże doświadczenia z konkurencji szybowcowych. Co na to Rada Samolotowa?

A. ZIENTEK

Odrzutowce przewożą pocztę



Jak już podawaliśmy w numerze 39 z br. w ZSRR uruchomiono stałą linię pocztową na trasie Moskwa—Nowosybirsk. Linię tę obsługują nowoczesne, dwusilnikowe samoloty odrzutowe, pokonujące odległość 2 925 km w krótkim czasie. Na zdjęciu: załoga odrzutowego samolotu pocztowego będącego w służbie „Aerofłotu".

Foto: „Sowieckij Sojuz".

Z MEETINGU W GENEWIE

LOTNICZE laury postanowiła zdobyć także Genewa, miasto słynne z licznych odbywających się w nim konferencji międzynarodowych. 26 czerwca na genewskim lotnisku odbył się wielki międzynarodowy meeting lotniczy, zorganizowany przez Szwajcarskie Zrzeszenie Oficerów Lotnictwa „AVIA" i Aeroklub Szwajcarii. Udział w nim wzięło 10 państw: Czechosłowacja, Francja, Hiszpania, Italia, Kanada, Niemcy zach., Szwecja, Wielka Brytania, USA i — oczywiście — czyniąca „honory domu" Szwajcaria. Państwa te demonstrowały 120 tysiącom widzów zebranym na lotnisku swe najnowsze samoloty, w większości najnowsze maszyny odrzutowe. W meetingu uczestniczyła również w charakterze obserwatorów delegacja radziecka z generałem G. Beleckiewem na czele.

Meeting genewski odbywał się pod hasłem „50 lat lotnictwa". W wystawie naziemnej wystawiono dlatego, obok samolotów stanowiących najnowszy wyraz postępu technicznego, również samoloty z lat poprzedzających pierwszą Wojnę Światową.

Podobnie jak w Toronto, tak i w Genewie delegacja radziecka zapowiedziała, że w pokazach jakie urządzone będą w Genewie w przyszłym roku (1956) udział wezmą również najnowsze samoloty radzieckie.

Włoski szybowiec wyczynowy CVT-2 „Veltro"

WYCZYNÓWKA CVT-2 „Veltro" (chart) jest dziełem inżynierów Alberto i Pietro Morelli. Szybowiec ten, konwencjonalnej konstrukcji drewnianej, posiada trójdzielne skrzydło o zmiennym profilu laminarnym: u nasady NACA 64_2-515, na końcu NACA 64_1-512.

Kadłub o smukłej opływowej sylwetce posiada kabinę, w której pilot zajmuje pozycję siedząco-leżącą.

Oryginalnie rozwiązano napęd steru kierunkowego, który pilot uruchamia za pośrednictwem koła sterowniczego umieszczonego na normalnym drążku sterowym.

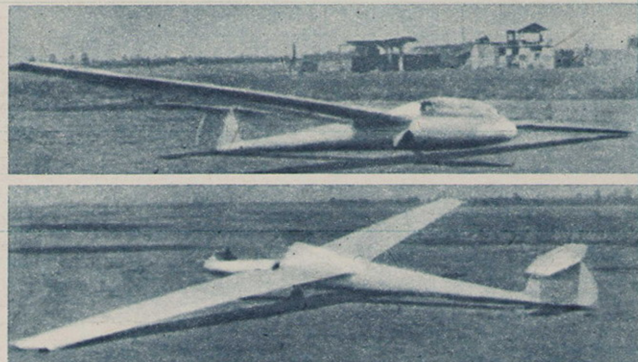
Napędy lotek, zarówno na łączeniu zewnętrznych części skrzydła jak i skrzydło-kadłub, posiadają automatyczne złącza. Klapy wyporowe w zakresie mniejszych wychyleń służyć mają do zmniejszenia promienia krążenia, przy wychyleniu granicznym wynoszącym 60° zastępują hamulce aerodynamiczne.

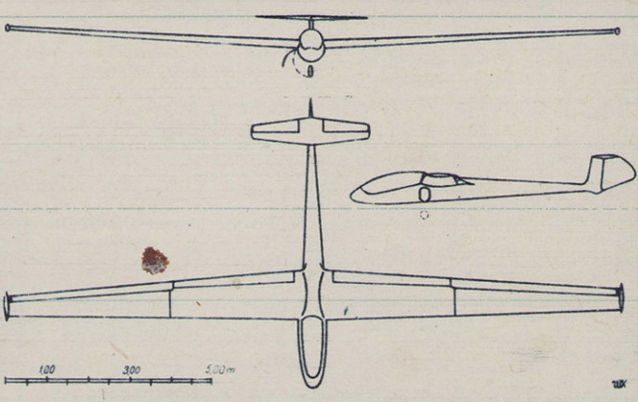
Jednokołowe podwozie składa się w krytą wnękę na boku kadłuba. Usterzenie wysokości umieszczono na stateczniku i sterze kierunkowym. Celem takiego rozwiązania ma być prawdopodobnie uniknięcie trzepotania usterzenia w locie na dużych kątach natarcia oraz zwiększenie skuteczności usterzenia kierunkowego, które posiadając tego rodzaju płytę brzegową zwiększa swe efektywne wydłużenie.

Całość „na oko" robi wrażenie konstrukcji bardzo delikatnej i niedostosowanej do lotów w silnych i burzliwych warunkach. Prototyp tego szybowca, przeznaczonego do lotów zawodniczych, znajduje się obecnie w trakcie prób w locie.

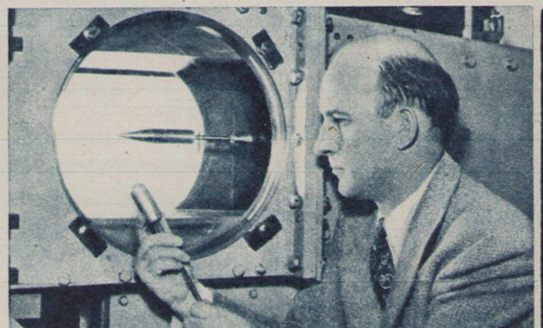
Dane techniczne:

Rozpiętość	15,00 m
Długość	6,90 m
Powierzchnia nośna	12,50 m²
Wydłużenie	18
Ciężar w locie	270 kG
Obciąż. jedn. pow.	21,6 kG/m²





Badania „bariery cieplnej"



JEDNĄ z najpoważniejszych przeszkód jakie piętrzą się przed samolotami przeznaczonymi do lotów z prędkością wielokrotnie przewyższającą prędkość dźwięku, jest „bariera cieplna". Nazwą tą ochrzczono zjawisko silnego nagrzewania się powierzchni samolotu od tarcia cząsteczek powietrza. Przy prędkości 1 000 km/h wynosi ono ok. 40° C powyżej temperatury otoczenia, przy 2 000 km/h — ok. 130° C, przy 3 000 km/h — ok. 300° C. Oczywiście wywiera to bardzo niekorzystny wpływ na własności wytrzymałościowe materiałów z jakich zbudowany jest samolot.

W jednym z laboratoriów aerodynamicznych NACA przeprowadzono niedawno cały szereg badań nad modelami umieszczonymi w opływie naddźwiękowym dla zbadania ich zachowania przy ogrzewaniu i powierzchownym stapianiu od tarcia powietrza. Jak wynika z doświadczeń proces stapiania powierzchniowego może zostać technicznie opanowany, tak, że „bariera cieplna" nie powinna stanowić istotnej przeszkody w osiąganiu naddźwiękowych prędkości lotu.

Dla prób modele pokryte zostały warstwą lakieru, topniejącą już przy 70° C. Prędkość opływu w tunelu odpowiadała liczbie Macha 6,9. Temperatura przed modelem wynosiła — 200° C. Na krawędzi natarcia temperatura była równa +370° C.

Fotografie przedstawiają widok tunelu, w którym prowadzono badania z przezroczystym wziernikiem oraz serią zdjęć wykonanych podczas badania. Jak widać z nich, już po 48 sekundach stopiony został zupełnie czubek modelu, podobnie jak i całe łatwotopliwe pokrycie. Na pierwszym zdjęciu, pokazującym model przed próbą, widać wyraźnie nasunięty na niego pierścień papierowy. Pierścień ten zdmuchnięty zostaje z modelu pierwszym podmuchem strumienia powietrza i od tej chwili liczony jest czas zjawiska.

R. W.





